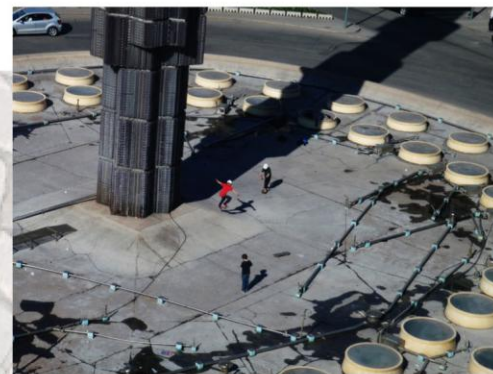


# Att vistas i gaturummet

- En studie av den offentliga gatans sociala kvaliteter

Nejra Lagumdžija och Emma Lindman



Kandidatarbete vid institutionen för stad och land

**Sveriges lantbruksuniversitet Uppsala**  
**Landskapsarkitektprogrammet 2011**

*SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, Fakulteten för  
naturresurser och lantbruksvetenskap  
Institutionen för stad och land, avdelningen för  
landskapsarkitektur*  
EX0529 Kandidatarbete i landskapsarkitektur, 2011, 15  
hp på landskapsarkitektprogrammet, Uppsala  
© Nejra Lagumdzija och Emma Lindman  
Titel: Att vistas i gaturummet  
Engelsk titel: To stay in the street space  
Nyckelord: Sociala interaktioner, möten på gatan,  
stadsliv, offentliga rum, staying, street space,  
social interaction, public space  
Handledare: Katri Lisitzin, SLU, institutionen för  
stad och land  
Examinator: Madeleine Granvik, SLU, institutionen för  
stad och land  
Online publication of this work:  
<http://epsilon.slu.se/>

# Abstract

This paper aims to examine three differently portrayed streets in Stockholm. It illuminates factors and conditions which are favorable or unfavorable for staying and thereby affect the possibility of meetings and interaction between people. We aim to show how the city council of Stockholm work with social aspects related to planning and portrayal of the streets, and if there are tools for evaluating social qualities.

Through case studies of Sergelgatan, Götgatan and Hammarby allé, results were obtained about each street's conditions for staying. In the light of literary studies of Jan Gehls and Jane Jacobs most acknowledged books and the city council of Stockholm policy documents regarding planning and portrayal of the city, the observations of the streets were analyzed.

The results of the study mostly confirm Gehls and Jacobs theories about how public spaces should be portrayed, with exceptions of some discoveries. Another obtained result is that the city councils working- and policy documents are not sufficient to carry out a detailed design of the city's streets. Most often the documents treat a more general plan and describe an approach rather than serve as practical tools for city planners and architects when designing the city.

Diversity must be available in the city in order to enable many interactions, both shallow and more intense, and to give the city a social life. City life in turn, is the source of an understanding of other individuals, which create security and increases trust between people. Because of this, peoples staying and resulting interactions and meetings become very important. A prerequisite for this to happen is that public spaces are portrayed in detail and adapted to the location.

The conclusion of this paper is that the public street space today does not work as a meeting place, but more as a transport route between target destinations. We want to highlight the importance of the street spaces as social meeting places. Streets cover a significant part of the city, *have to* be used by people and thereby often are filled with life. As students of landscape architecture, we assess that efforts should be made in all public city spaces, including street space. By good portrayal of the city space we can create conditions for security and understanding in our society.

# Sammandrag

Denna uppsats syftar till att, utifrån en granskning av tre olika gestaltade gator i Stockholm, belysa faktorer och förhållanden vilka gynnar eller missgynnar vistelse och därigenom påverkar möjlighet för möten och interaktion mellan människor. Vi ämnar visa hur Stockholms stad arbetar med sociala aspekter knutna till gator inom planering och gestaltning samt om det finns verktyg för utvärdering av sociala kvaliteter.

Genom fallstudier av Sergelgatan, Götgatan och Hammarby allé erhöles resultat om respektive gatas förutsättningar för vistelse. Utifrån litteraturstudier av Jan Gehls och Jane Jacobs mest erkända böcker samt av Stockholms stads styrdokument vid planering och gestaltning av staden, analyserades observationerna av gatorna.

Resultaten i studien bekräftar för det mesta Gehls och Jacobs teorier om hur offentliga rum bör gestaltas, med undantag från vissa upptäckter. Ett annat erhållet resultat är att Stockholms stads arbetsdokument inte är tillräckliga för att genomföra en detaljutformning av stadens gaturum. Dokumenten behandlar oftast en mer översiktlig planering och beskriver snarare ett synsätt än fungerar som konkreta hjälpmedel för planerare och arkitekter vid utformning av staden.

En mångfald måste finnas i staden för att många kontakter, både ytliga och mer intensiva, ska uppstå och ge staden ett socialt liv. Stadslivet i sin tur är källan till en förståelse för andra individer, vilket skapar en trygghet och stärker tilliten mellan människor. I och med detta blir människors vistelse och därmed interaktioner och möten mycket betydelsefulla. En förutsättning för att dessa ska ske är att offentliga rum detaljgestaltas och platsanpassas.

Slutsatsen i denna studie är att det offentliga gaturummet idag inte fungerar som en mötesplats, utan snarare som ett transportstråk mellan målpunkter. Vi vill framhäva betydelsen av gaturummen som sociala mötesplatser, då dessa täcker en betydande del av staden, *måste* användas av människor och därför ofta har ett rikt folkliv. Vi som landskapsarkitektstudenter bedömer att insatser borde göras i alla offentliga stadsrum, även i gaturummen. Genom god gestaltning kan vi skapa förutsättningar för en trygghet och förståelse i samhället.

# Introduktion

”First we shape the cities – then they shape us” (Gehl 2010, s. 9). Genom goda förutsättningar för vistelse i staden uppkommer möten och interaktioner mellan oss människor, vilket i sin tur skapar en trygghet och förståelse för vårt samhälle och våra medmänniskor (Regionplane- och trafikkontoret 2008).

Det som genererar liv och aktivitet på platser är flödet som uppstår då människor rör sig till fots. Det är en av många förutsättningar för att människor sedan ska stanna upp och vistas i stadsrummet (Carmona et al. 2010 s. 201).

Många offentliga stadsrum kantas av både kommers, arbetsplatser och bostäder och genererar i allmänhet mycket liv och rörelse. Rummen ser däremot väldigt olika ut. Vi anser att vistelserum som till exempel torg, ofta är planerade och fungerar bra som mötesplats. Trafik- och gaturum har däremot ofta en tydlig riktning. De används som transportsträckor och har därför inte en primärfunktion som vistelse- eller mötesplats.

För att kunna gestalta meningsfulla livsmiljöer, menar vi som landskapsarkitektstudenter att det är av största vikt att förstå hur planering och gestaltning påverkar det sociala livet. I Stockholms stads översiktsplan (2010) går att läsa att ”De offentliga miljöerna får en allt större betydelse för stockholmarnas livskvalitet när staden växer och förtätas”. Vi bedömer därför att det är av största vikt att ta tillvara på *alla* offentliga ytor i staden, även de som inte anses fungera som självklara uppehållsplatser. Gator är ett sådant exempel och blir intressanta att studera då de, precis som många andra typer av offentliga rum har ett rikt folkliv, men på grund av sin tydliga riktning kanske inte ses som självklara vistelseplatser.

## Dagens situation – brist på sociala kontakter

Gehl anser att industrialisering, funktionalism och motorisering har gett oss tråkigare och mer monotona städer som missgynnar det sociala livet (Gehl 1996, s. 19). Traditionellt sett har staden erbjudit flera naturliga platser att stanna upp och interagera på. Sedan 50 år tillbaka präglas istället stadsplaneringen av modernistiska planeringsteorier som lagt extremt lite fokus och prioritet på fotgängarvänlighet och det offentliga stadsrummets roll som mötesplats. Motortrafikens utveckling har även den bidragit till att den mänskliga skalan har negligerats inom planering och gestaltning av staden (Gehl 2010, s. 3).

Både inom landskapsarkitekturutbildningen och inom yrkeskåren som arbetar med planering och gestaltning av staden, saknas det kunskap om sociala möten och deras innerbörd för oss människor, säger Myhr<sup>1</sup>. Det råder brist på forskning om hur faktorer i den fysiska miljön påverkar det sociala livet (Boverket 2010, s. 10).

Vi som landskapsarkitektstudenter anser att det kan vara svårt att få förståelse för vad en gestaltning ger för sociala konsekvenser. Vi upplever att det saknas verktyg för värdesättning och utvärdering av sociala interaktioner. Även Boverket (2010, s. 11) uttrycker att det finns ett behov av att utveckla metoder för att kunna analysera och uppmärksamma sociala konsekvenser i planeringen.

---

<sup>1</sup> Ulla Myhr Biträdande forskare SLU landskapsarkitektur, samtal den 30 mars 2011.

I rapporten om socialt kapital beskriver Regionplane- och trafikkontoret, RTK, (2008, s. 23) samma problem. På grund av denna avsaknad av kunskap och de samtida planeringsproblemen anser vi att gators sociala värden är intressant och värt att uppmärksamma.

Begreppet om hållbar utveckling kräver ett noggrannare omnämnande eftersom sociala aspekter inom gestaltning är nära kopplade till diskussionen om ett hållbart samhälle. Genom Brundtlandrapporten 1987 blev begreppet hållbar utveckling allmänt känt och i rapporten beskrivs kravet på en "... utveckling som försöker möta dagens behov utan att begränsa eller inskränka möjligheterna att möta framtidens behov" (Brundtlandrapporten 1987 se RTK 2008, s. 18). Trots att lång tid har förflutit och mycket kraft har lagts ner för att analysera begreppet kvarstår en stor osäkerhet om vad som egentligen menas med hållbar utveckling. Något som däremot är tydligt och som många är eniga om är att hållbar utveckling omfattar tre dimensioner: den ekonomiska, ekologiska och den sociala. Innebörden av ekologisk utveckling är tydligast. Här finns en hel vetenskap att falla tillbaka på när det gäller bedömning av hur ekologiska system drabbas av människans beteende och aktiviteter. De gröna ytorna är ofta omdiskuterade då det många gånger knapras på dessa vid förtätning (SBK 2003a, s. 3). De "gröna" frågorna och särskilt livet i de gröna rummen anses vara av stor betydelse för befolkningen (SBK 2003a, s. 20). Vi uppfattar att de hårdgjorda rummens betydelse negligeras trots att livet i dessa enligt oss är minst lika viktigt. Ekonomisk och social utveckling har en mer otydlig innebörd än den ekologiska. Följderna blir att det är svårt att mäta social hållbarhet i det enskilda fallet och det är omöjligt att veta exakt hur ett socialt system ser ut som kan sägas vara hållbart (RTK 2008, s. 18).

Stockholms Stadsbyggnadskontor har, trots ämnets svårigheter, gjort ett försök till utvärdering av sociala aspekter genom att ta fram sociotopkartor över Stockholm. Trafikkontoret, som möblerar de offentliga rummen, har tillgång till andra dokument, men dessa berör endast ytligt arbetet kring sociala aspekter. Däremot samarbetar Trafikkontoret med företaget Spacescape, som kvalitetssäkrar stadsmiljö och stadsutveckling delvis för att förbättra det sociala livet i staden. Detta är en indikation på att ämnet ligger i tiden och anses vara viktigt.

## **Syfte och frågeställningar**

Denna uppsats syftar till att utifrån en granskning av tre olika gestaltade gator i Stockholm, belysa faktorer och förhållanden vilka gynnar eller missgynnar vistelse och därigenom påverkar möjligheten för möten och interaktion mellan människor. Vi ämnar visa hur Stockholms stad arbetar med sociala aspekter knutna till gator inom planering och gestaltning samt om det finns verktyg för utvärdering av sociala kvaliteter på och runt hårdgjorda ytor i staden.

Hur ser tre utvalda Stockholmsgators (Sergelgatan, Götgatan och Hammarby allé) uppehållszoner ut som gynnar eller missgynnar interaktioner och möten mellan människor?

Vilka kvaliteter har gatorna utifrån Gehls och Jacobs teorier, våra egna observationer samt Stockholms stads arbetsdokument?

## Begrepp och förkortningar

Begreppen nedan har definierats av oss såvida det inte anges en annan referens:  
Det tredje rummet – hemmet är den ”första platsen” medan den ”andra platsen”

är arbetsplatsen. Utöver dessa behöver vi också ett antal ”tredjeplatser” som är offentliga platser där människor möts och interagerar (Oldenburg 1990 se RTK 2008, s. 52)

Social kvalitet – något som gynnar uppkomsten och förekomsten av interaktioner och möten mellan människor. Det kan till exempel vara den fysiska utformningen såväl som folklivet på en plats

Folkliv/stadsliv – massan av människor i staden och de händelser och aktiviteter som de är involverade i

Socialt liv – kontakt, möten och interaktioner mellan människor

Social interaktion – när två eller flera människor utbyter blickar, ord eller gester med varandra i den fysiska världen

Uppehållszon – där människor planerar eller spontant väljer att stanna upp

Vistelse – då människor uppehåller sig på en plats oavsett varaktighet

Vistelserum – offentliga platser så som torg, parker och kajer, vilka är planerade för att fungera som vistelse- och rekreationsplatser

Trafik- och gaturum – offentliga platser som bil- och gångator

RTK – Regionplane- och trafikkontoret (i Stockholm)

SBK – Stadsbyggnadskontoret (i Stockholm)

SGFK – Stockholms gatu- och fastighetskontor

## Metod

Nedan följer val och utförande av metoder som användes under arbetets gång. Till en början förklaras hur en första informationsinhämtning utfördes samt en motivering till valet av litterära förebilder och deras teorier. Därefter följer en beskrivning av tillvägagångssättet vid observationerna och sedan en kort motivering till valet av fall.

## Litteraturstudier och övrig informationsinhämtning

Innan vi påbörjade denna kandidatuppsats sökte vi efter annan litteratur inom samma ämnesområde för att få en bredare bild av vad som redan behandlats och försöka bena ut vad som tidigare inte uppmärksammats. För att kunna utföra en grundlig litteratursökning och bestämma oss för huvudlitteratur, definierade och specificerade vi först de sociala aspekter vi ville undersöka. Litteratursökningen utfördes främst i universitetets databaser Lukas och Epsilon men också i Google Scholar, Web of Knowledge och Scopus i vilka vi använde oss av sökord som ”social interaction”, ”pedestrian street” och ”people place”. På detta sätt fick vi mer kunskap om sociala aspekter på gator och kunde därför specificera vårt syfte och vår metod ytterligare.

Då Jan Gehl och Jane Jacobs är internationella forskare som har haft stor betydelse inom park- och stadsrumsforskningen (SBK 2003a, s. 4) valde vi att studera deras teorier mer ingående. Vi valde Jane Jacobs mest kända bok

*Den amerikanska storstadens liv och förfall* från 1961 (översatt till svenska 2004), eftersom den har påverkat debatten om den modernistiska stadsplaneringen. Valet av Gehls två huvudböcker *Livet mellem husene* från 1996 och *Cities for people* från 2010, grundades på att vi redan har kommit i kontakt med den förstnämnda inom utbildningen och att vi dessutom ville studera hans mest nyskrivna bok, eftersom den specifikt tar upp sociala aspekter i staden och därmed på gator.

Vi valde att ta reda på hur Stockholms stad arbetar med och värdesätter sociala aspekter och kontaktade därför Stockholms Stadsbyggnadskontor som sedan vidarebefordrade oss till Trafikkontoret som i sig genererade fler kontakter. Vi använde oss av telefonsamtal och email som våra främsta kommunikationsmedel vid kontakt med Stockholms stad. Anledningen till tillvägagångssättet var dels för att öka tillgängligheten gällande kontaktpersoner och erhålla dokument, dels för att tidseffektivisera informationsinhämtningen. Vi fann ett antal styrdokument som behandlade planeringens och gestaltningens sociala aspekter i Stockholm. De observerade gatorna jämfördes och analyserades utifrån innehållet i stadens styrdokument, Gehl och Jacobs teorier samt våra egna observationer av gatorna och utifrån detta drogs slutsatser.

## Observationer

Förutom litteraturstudier utfördes fallstudier på tre olika gestaltade gator i Stockholm. Gaturummen observerades för att med egna ögon kunna se hur människor i verkligheten interagerar med det hårdgjorda rummet och människorna som befinner sig i det. Observationerna och litteraturundersökningen innebar mer av en kvalitativ än kvantitativ undersökning, där vi på djupet och i detalj kunde studera den specifika aspekten vistelseplatser, på tre av oss utvalda gator. För att undersökningen skulle bli så transparent som möjligt och generera ett objektiva resultat läste vi litteratur om observationer för att få kunskap om hur man förbereder och utför dessa. Vi genomförde en direkt observation av gatorna i Stockholm, vilket enligt Patton (1990, s. 204) innebär att man på plats studerar människor och deras beteende. En fördel med direkt observation är att det är lättare att få förståelse för sammanhanget som händelserna sker i och därmed en helhetsbild. En annan fördel är att man får fram uppgifter som de observerade kanske inte är medvetna om eller skulle välja att berätta i en intervju eller liknande. Som observatör lägger man även till personlig kunskap och direkta erfarenheter till observationen, vilka blir en resurs för att underlätta förståelsen och tolkningen av händelserna (Patton 1990, ss. 204-205).

Vi valde att varken vara delaktiga i studien (Patton 1990, s. 209) eller vara synliga observatörer (Patton 1990, s. 221), då vi dokumenterade vistelsebeteenden. Det innebär att vi varken interagerade med de observerade eller utgav oss för att vara observatörer under själva observationen. Detta möjliggör ett så objektiva iakttagande som möjligt där man med större sannolikhet fångar det som verkligen händer och lättare kan se helheten än om man själv deltar i situationen (Patton 1990, ss. 209-221). Däremot valde vi att synas och interagera direkt efter själva observationen av en uppehållssituation där den enskilda personen som uppvisat vistelse frågades om varför denne valt just den vistelseplatsen.



Innan fältstudierna utarbetade vi ett protokoll med faktorer som skulle observeras, detta för att vi på ett identiskt sätt skulle kunna observera och jämföra de tre gatorna. Fältstudiernas data dokumenterades i protokollform och genom fotografering. Till att börja med räknade och dokumenterade vi under två gånger fem minuter hur många, oavsett riktning, som passerade platsen och gjorde därefter en ungefärlig beräkning av hur många som totalt passerade under den 45 minuters långa observationen. Vi dokumenterade alla situationer där människor stannade upp, oavsett vistelsetiden, då vi anser att all form av vistelse mer eller mindre ökar chansen för socialt utbyte. Däremot dokumenterades inga interaktioner som involverade människor i rörelse, då dessa var svåra att upptäcka och följa, värt att påpeka är att även dessa gynnar stadslivet och tillit i staden. Vi studerade främst icke-verbal interaktion och kommunikation och den verbala kommunikationen observerades i den mån det var möjligt. Svaren på frågan som ställdes direkt efter observationerna antecknades och fungerade som ett komplement till observationen och möjliggjorde en vidare förklaring till händelserna. Enligt Patton (1990, s. 225) ska inga antaganden göras utan att inkludera deltagarens perspektiv av sitt eget beteende.

De observerade delades in i grupper utifrån en uppskattning om hur gamla de är. De som tillhörde gruppen vi kallade barn uppskattades vara 0-12 år, tonåringar 13-20 år, unga vuxna 21-30 år, medelålders 31-60 år och äldre 61 år och uppåt.

Vi mätte ljudnivån på de tre gatorna genom en applikation på en mobiltelefon, för att kunna avgöra gatornas förutsättningar att vara rum för möten och interaktioner. Gehl (2010) menar att ljudnivån är avgörande för huruvida konversationer kan ske. Vi vet inte hur tillförlitlig mätningen var, men den fungerade i alla fall som ett verktyg för att kunna jämföra gatorna.

## Val av stad och gator

Valet av Stockholm som observationsstad motiveras av att en storstad ofta har ett stort antal invånare och en stor mångfald av människor. Detta möjliggör i sin tur fler sociala kontakter, interaktioner och möten på gator (Jacobs 2004). Först och främst stöds valet av Sergelgatan, Götgatan och Hammarby allé av Gehls (2010) resonemang om att socialt liv uppstår då goda möjligheter finns för människor att röra sig fritt till fots. Alla de tre gatorna erbjuder yta att röra sig fritt på, men arean på ytan varierar. Det är omöjligt att hitta gator med exakt samma egenskaper och därför valde vi istället gator med helt skilda förutsättningar. Detta gav oss möjlighet att observera ett brett spektrum av gators gestaltning och därmed också upptäcka ett större omfång av vistelsebeteenden som direkt påverkas av gatans gestaltning. Vi var noggranna med att beskriva gatorna och definiera deras olika förutsättningar och dessa redovisas under rubriken ”Resultat och analys”. Vid valet av gator spelade utseendet roll, bland annat bredd på gata och höjd på inramande hus. Hammarby allé är storskalig till skillnad från de andra två. Gatan är skapad för flera olika trafikslag där fotgängare får ta mindre plats än fordon, medan Sergelgatan är en renodlad gågata och Götgatan tidvis trafikeras av motorfordon. Gatornas läge i staden var ett annat avgörande kriterium. Sergelgatan och Götgatan har ett mer centralt läge jämfört med Hammarby allé, men de tre gatorna ligger alla i tre olika stadsdelar som har skilda karaktärer. I respektive stadsdel upplever vi att gatorna fungerar som

centrala stråk, vilket i sin tur genererar mycket folk. Vi tror också att kommers bidrar till folkliv, vilket var ytterligare ett kriterium. Valet gjordes även med tanke på gatornas anläggningsår, vilket skiljer dem åt och har påverkat deras förutsättningar och karaktär. Efter att ha fått en uppfattning om vilken gestaltning och detaljutformning som Gehl anser gynnar vistelse, valde vi sekvenser som vi trodde skulle generera vistelsebeteenden.

## Fallstudier och triangulering

Det mest typiska i fallstudiemetoden är sättet man väljer ett fall på, sättet man får resultaten tillförlitliga och sättet man sedan generaliserar resultaten till teori.

Valet av det fall man vill studera är avgörande för hur man sedan kan generalisera till teori (Johansson 2000, s. 67).

Triangulering är en av de mest centrala metoderna för att göra resultatet av en fallstudie trovärdigt. Vid triangulering tillämpas tre eller fler alternativa tillvägagångssätt för varje moment i studien (Johansson 2000, s. 68). Vi använde datatriangulering på det sättet att flera källor användes för att samla information om fenomenet sociala kvaliteter på gator. Genom teoritriangulering analyserades samma data utifrån Gehl och Jacobs, Stockholms stad och oss själva (Johansson 2000 s. 68).

## Avgränsningar

Inom arkitektur och planering finns det många aspekter att ta hänsyn till och därmed även att forska om, men detta arbete har avgränsats till att undersöka sociala aspekter. De sociala fenomen som vi valde att undersöka och skriva om, är hur och var människor stannar upp och uppehåller sig.

Undersökningen avgränsades till tre olika gestaltade gator i Stockholm. Endast en utvald sekvens på cirka 25 meter av respektive gata observerades, då tiden för uppsatsen inte tillåter en mer omfattande studie. En annan anledning till den valda sträckan är att det är svårt att uppfatta interaktioner på ett längre avstånd.

Självklart ser vistelse och möten olika ut beroende på årstid och väder. Offentliga platser kan även fungera helt olika dagtid jämfört med nattetid. Uppsatsen avgränsas till observationer från tre vardagar med två 45-minutersobservationer per dag, en på förmiddagen och en på eftermiddagen. Studien utfördes enbart under årstiden vår och under den rådande vädersituationen på respektive observationsdag. Vi observerade inte människorna som vistades på uteserveringar tillhörande verksamheter i byggnader, då vi anser att landskapsarkitekter främst kan påverka utemiljöns innehåll och inte husens.

På grund av tidsbegränsning behandlar uppsatsen inte diskussionen kring social hållbarhet på ett djupt plan.

Vi gjorde en litteraturavgränsning av erkända teorier samt av Stockholms stads arbetsdokument gällande sociala aspekter knutna till gator. Av Stockholms stads dokument valdes främst dokument som föreslagits av yrkesverksamma vi varit i kontakt med, eftersom de själva använder sig av dessa i samband med sociala frågor inom stadsplanering vilket gör dokumenten högaktuella.

Vi har valt att inte ingående behandla hur tillfälliga evenemang påverkar det sociala livet på gator, utan diskuterar istället den fysiska utformningens påverkan.

# Gator för vistelse, interaktion och tillit

Det saknas ett bredare utbud av ny forskning på hur städers sociala värden ser ut och vad de bidrar med på kort respektive lång sikt (RTK 2008). Ofta går landskapsarkitekter tillbaka till teoretiker som var verksamma redan på 60-talet för att hitta väsentlig information om stadsrummets utformning i relation till dess sociala kvaliteter (Egerö<sup>2</sup>). Jane Jacobs är en av de första litterära förebilderna som uppmärksammade och diskuterade betydelsen av städers funktion som sociala mötesplatser. Jan Gehl har också en betydande roll inom forskningen om stadsrum (SBK 2003a, s. 4). Förutom att ta hjälp från gamla erkända teorier har Stockholms stad utarbetat och använder sig av olika dokument som kan hjälpa planerare och arkitekter i sin planering och gestaltning av staden. De flesta av dokumenten är enligt oss mycket övergripande och svåra att få något konkret ur.

Nedan följer en sammanfattning av teoretikernas tankar samt vad Stockholms stad anser om sociala aspekter i stadens hårdgjorda offentliga rum. Dessförinnan presenteras två viktiga dokument, *Sociotopkartorna* och *Stenstadens gatumiljö*, som Stockholms stad använder sig av vid arbete med gaturum samt utvärdering av sociala kvaliteter i staden.

Tillhörande *Sociotopkartorna* finns *Sociotophandboken* som är en sammanfattning av Stockholms stads undersökningar om Stockholms vardagsliv på offentliga platser (SBK 2003a, s. 3). I den definieras ordet sociotop som ”en plats för människors aktiviteter och upplevelser” (SBK 2003a, s. 9). Spacescape beskriver Stockholms sociotopkarta på detta sätt: ”Stockholms sociotopkarta, framtagna av Stockholms stad, utgör en omfattande undersökning av Stockholms värderingar när det gäller utevistelse” (Spacescape 2011, s. 7). I samband med undersökningarna har SBK tagit fram ett antal värdebegrepp som beskriver ytorna i sociotopkartan. Av dessa 31 begrepp har endast ett fåtal att göra med sociala kvaliteter knutna till hårdgjorda ytor. De vi anser är kopplade till dessa är: ”**Folkliv** - viktig mötesplats, ofta många människor och myllrande folkliv”, ”**Sitta i solen** - en plats att sitta i solen”, ”**Torghandel** - livlig torghandel” och ”**Uteservering** - café eller kiosk med uteservering”. Ju fler av dessa värden som finns tillgängliga i människors närmiljöer, desto flitigare används miljöerna. För att en plats ska användas och erbjuda ett värde måste den vara tillgänglig (SBK 2003a, s. 8). Sociotopkarteringen har legat till grund för att ta fram andra arbetsdokument kopplade till utvärdering av parker och andra grönytor och nämns sällan i samband med sociala aspekter i hårdgjorda rum eller vid utvärderingar av sådana rum (SBK 2003a, ss. 8-13).

För att underlätta en sammanhållen gestaltning av stadens gator arbetade Stockholms gat- och fastighetskontor år 2000 fram dokumentet *Stenstadens gatumiljö*. Dokumentet syftar till att ge råd och riktlinjer för planeringen av en god livsmiljö för invånare och besökare och att skapa god säkerhet och framkomlighet för alla trafikanter (SGFK 2000, ss. 5-7).

---

<sup>2</sup> Ulrika Egerö översiktsplanerare och ekolog Stadsbyggnadskontoret Stockholm, samtal den 19 april 2011.

## Mångfald, förståelse och tillit i staden

Jacobs (2004) menar att mångfald måste finnas i staden för att ett socialt liv ska uppstå. Samtidigt skriver Gehl att det är just detta stadsliv som är källan till en förståelse för andra människor (2010), vilket också RTK tar upp i sin rapport om socialt kapital (2008). Nedan presenteras de litterära förebildernas teorier följt av en beskrivning av hur Stockholms stad ser på mångfald, förståelse och tillit.

### Litterära förebilder

Jane Jacobs skriver att storstäder är naturliga källor till mångfald. Här genereras nya idéer av olika slag och företag har goda förutsättningar att födas och växa (Jacobs 2004, s. 171). Både ur social och ur ekonomisk synpunkt, är en kommersiell mångfald viktig för städer. Om staden erbjuder en omfattande, lättillgänglig och varierad handel genererar den då också mångfald i andra former, såsom människor och kulturutbud (Jacobs 2004, s. 174). Mångfald främjas även av att stadsdelar fyller fler funktioner samtidigt (Jacobs 2004, s. 176).

Vi människor har genom hela livet ett behov av att få ny information om andra människor, samhället, livet och dess utveckling (Gehl 2010, s. 25). Livet i de offentliga stadsrummen är en viktig källa för att tillfredsställa våra upplevelsebehov. Att bara vara bland människor, att se och höra andra och motta impulser från dem, kan innebära positiva upplevelser (Gehl 1996, s. 15). Stadslivet är en självförsörjande process, folkliv genererar mer liv. Följaktligen kan man få svårt att få igång aktivitet i folktomma rum (Gehl 2010, s. 22).

Människor har störst intresse för andra människor och aktiviteterna de utför (Gehl 1996, s. 25-26). Redan för 1000 år sedan beskrevs detta i en isländsk dikt, Hávamál, i vilken det står ”man is man’s greatest joy”. Ett bevis på detta är att alla världens uteserveringsgäster oftast vänder sig mot en och samma aktivitet, nämligen stadslivet (Gehl 2010, s. 23).

Jane Jacobs anser att gatorna är stadens viktigaste offentliga rum, eftersom de genererar mest vitalitet (Jacobs 2004, s. 51). Gator och trottoarer har fler funktioner än att bara ge plats åt olika sorters trafikanter. De får mening först när de sätts i sitt sammanhang, då de relaterar till angränsande byggnader och funktioner. Framförallt speglas en stads trygghet i gatornas faktiska och upplevda trygghet. I storstäder är det ofrånkomligt att fler människor är främlingar för varandra eftersom ett större antal människor bor på en mindre yta än vad som är fallet i småstäder. Människor måste känna sig trygga med sina främlingar för att staden ska fungera (Jacobs 2004, s. 52). Aktuell forskning visar på att i mångkulturella samhällen är tilliten mellan människor mindre än i homogena samhällen. I mångkulturella samhällen drar sig människor snarare undan, kontakterna blir färre och tilliten minskar även inom samma etniska och sociala grupper (RTK 2008, s. 51). För att uppnå trygghet på gatorna måste de vara befolkade någorlunda kontinuerligt samtidigt som det bör finnas tydliga gränser för privata respektive offentliga rum och byggnaderna som kantar stråket ska vända sig ut mot detta. Människor både inne i husen och ute på gatan bidrar till en känsla av att platsen är under uppsikt, vilket medför en trygghetskänsla (Jacobs 2004, s. 57).

Det är viktigt att det finns en möjlighet till kontakt mellan människor inne i hus och de som går på gata utanför (Gehl 2010, s. 149). Livet i en butik i bottenplan blir på detta sätt en del av gatulivet utanför. Fler butiker, speciellt, matvarubutiker brukar isolera sig från gatan genom att bara ha fasaderna täckta av reklam (Gehl 2010, s. 149).

Jacobs (2004, s.58) säger att trygghet i staden fungerar bäst när människor använder och utnyttjar gatorna frivilligt och då samtidigt omedvetet övervakar dessa rum. Det är inte alltid så lätt att uppnå målen ovan, men Jacobs (2004) och Gehl (2010) är rörande överens om att ett stort utbud av butiker och andra funktioner för allmänheten längs trottoarerna gynnar folklivet och därmed tryggheten. Något annat som de både Gehl (2010) och Jacobs (2004) beskriver är att aktivitet föder aktivitet.

Gator föser ihop människor som inte känner varandra privat och som kanske inte heller vill lära känna varandra (Jacobs 2004, s. 79). Jacobs skriver att många av dessa små offentliga kontakter som uppstår i staden är det som bidrar till en växande tillit hos invånarna och besökarna. Det informella gatulivet består till exempel av kortare konversationer eller utbyten av tjänster med butiksägare, barägare eller liknande i närheten av där man bor eller rör sig. Dessa kontakter är länken mellan privatpersoner och de formella organisationerna och påverkar i allra högsta grad hur trottoarlivet ser ut (Jacobs 2004, ss. 81-92) Trottoarlivets förutsättningar är desamma som för att trygghet ska uppstå på gatorna (Jacobs 2004, s. 94). ”Hur obetydliga, meningslösa och slumpmässiga de än kan verka, är kontakterna på trottoaren ändå de små resurser som kan bli grunden till ett rikt offentligt liv i storstaden” (Jacobs 2004, s. 96).

## Stockholms stad

Även Stockholms stad påpekar att tillit kommer av de kontakter mellan människor som uppstår i staden. Rapporten *Socialt kapital i regional utvecklingsplanering* (RTK 2008) handlar om stadsplanering utifrån ett socialt perspektiv och behandlar bland annat social hållbarhet. Den definierar socialt kapital som ”graden av tillit mellan människor och till institutioner och förgreningen av sociala nätverk”. Sociala relationers ömsesidighet diskuteras som mycket viktiga för ett fungerande, sammanhållet och demokratiskt samhälle. Tillgång till ett gynnsamt socialt sammanhang, alltså socialt kapital, är tillsammans med god hälsa, relevant utbildning och arbete en grundförutsättning för att invånarna ska kunna öka och nyttja sina livschanser. Moderna teorier och ny forskning om socialt kapital tillsammans med underlag som utvecklats eller studerats av RTK under de senaste åren utgör ett nytt synsätt för utvecklingsplanering. Exempelvis ses inte tvärbanan i Stockholm bara som en plats präglad av personer-per-timme utan är också ett gemensamt rum med möjlighet att skapa och utveckla sociala relationer (RTK 2008, s. 7).

Precis som Gehl (2010) menar att kontakter skapar förståelse för andra människor skriver man i rapporten att sammanhållning främjas av många kontakter, både relativt ytliga och de mer intensiva kontakterna. Det ska vara lätt för människor att träffas i det som kallas ”det tredje rummet” det vill säga offentliga, öppna och inkluderande miljöer där vi möter människor från olika grupper, bakgrund och sammanhang (RTK 2008, s. 7). Eftersom detta tyder på vikten av mänskliga möten och kvaliteten på dessa, har mötesplatser en central roll inom planering för att det sociala kapitalet ska uppstå (RTK 2008, s. 23).

Tillit mellan människor krävs för att de ska våga samarbeta, mötesplatser måste finnas för att samarbete ska uppstå och när människor får möjlighet att mötas och interagera ökar i sin tur tilliten (RTK 2008, s. 51).

## Olika former av kontakt ger tillit mellan människor

Interaktioner mellan människor kan vara allt från ögonkontakt till intima samtal (Gehl 2010). Både de relativt ytliga och de mer intensiva kontaktformerna är betydande för att skapa ett stadsliv i de offentliga rummen (RTK 2008).

### Litterära förebilder

Det finns olika former av sociala aktiviteter och umgängen mellan människor. Dessa kan vara allt från enkla och kravlösa (passiva) till komplexa och starkt känslomässiga (aktiva) och intensiteten på aktiviteten kan sträcka sig från hög till låg. Att se och höra andra människor ("people watching" och "hearing") är oftast passiva och tillfälliga kontakter och är därav av lågintensiv karaktär (Gehl 1996, s. 13). Dessa är de mest förekommande kontakterna och de påverkas direkt av hur platsen är gestaltad och planerad. Gehl (2010) anser att passiva kontakter fungerar som en språngbräda för andra typer av kommunikationer. Därför blir dessa kontakter otroligt viktiga eftersom att kunna se och att höra andra människor ger stor förståelse för vår omgivning och våra medmänniskor (Gehl 2010, s. 23).



*Gatulivet inrymmer olika former och intensiteter av kontakter mellan människor. Gatans ofta passiva kontakter kan ibland leda till mer intima möten. På Götgatan försiggick både passiva och aktiva kontakter (Foto: författarna).*

Aktiva kontakter är inte lika vanliga som passiva, men däremot är de mer varierade. De består bland annat av att människor hälsar på varandra eller för en konversation. Vid till exempel försäljningsstånd, på bänkar eller där människor väntar finns det stor möjlighet för att aktiva kontakter ska uppstå. Vid försäljningsstånd eller bänkar kan människor stanna upp och här finns det möjlighet att fråga om vägledning, om när nästa buss går eller kommentera vädret. Det är ofta dessa korta samtal som utvecklas till mer omfattande konversationer och vidare kontakt (Gehl 2010, s. 22).

Aktiva kontakter är av högre intensitet än de passiva kontakterna (Gehl 1996, s. 13). De minst intensiva umgängesformerna äger oftast rum på gator och torg. Om detta stadsliv försvinner kommer de nyanserade övergångsformerna, mellan att vara helt ensam och att vara tillsammans och interagera på ett mer krävande sätt, inte att finnas kvar (Gehl 1996, s. 15).

### **Stockholms stad**

En storstad är kontaktintensiv och möjligheter till intressanta möten attraherar både invånare och besökare (RTK 2008, s.52).

En del mötesplatser är till för långvariga kontakter som till exempel kontakterna i arbetslivet, grannskapet, utbildningen eller föreningen medan andra mötesplatser fungerar för de mer kortvariga interaktionerna som till exempel de på en restaurang eller i butiker (RTK 2008, s. 52).

En tredje plats är viktig för utvecklingen av svaga band och det är på sådana platser som människor möts kontinuerligt, frivilligt och informellt, en som man besöker ofta och kan känna sig som ”stammis” på. Uteserveringar, huvudgator, kaféer och halvoffentliga institutioner är alla exempel på vad Oldenburg tycker är viktigt för samhällets sociala livskraft och grunden för en fungerande demokrati (Oldenburg 1990 se RTK 2008, s.52). Ofta kan aktiviteter som framkallar möten inte planeras eller förutses, men planerare och arkitekter kan utforma offentliga och kommersiella platser så att de ger utrymme för och möjliggör tillfälliga evenemang som marknader och festivaler, vilka i sin tur främjar stadslivet (RTK 2008, s. 54).

### **Olika former av aktiviteter**

Det finns olika former av aktiviteter, vilka uppstår beroende på omgivningens utformning och andra rådande förhållanden (Gehl 1996, s. 7). Vissa former av aktiviteter utförs främst av vissa grupper av människor (SBK 2003a, s. 9).

### **Litterära förebilder**

I *Livet Mellem Husene* (1996) beskriver Jan Gehl tre olika slags uteaktiviteter i den offentliga miljön; *nödvändiga aktiviteter*, *valfria aktiviteter* och *sociala aktiviteter*. De *nödvändiga aktiviteterna* är aktiviteter som de allra flesta är mer eller mindre tvungna att utföra, till exempel att handla mat, gå till jobbet och så vidare. Aktiviteterna förekommer året om och påverkas mycket lite av väder eller utemiljöns utformning.



En nödvändig aktivitet kan till exempel vara att ställa ner sin ryggsäck på en bänk för att kunna leta fram något ur den. Detta hade skett oavsett om bänkar finns eller inte. Strategiskt utplacerade bänkar kan däremot vara bekvämt för användarna av platsen och öka tillgängligheten (Foto: författarna).

*Valfria aktiviteter* är aktiviteter som utförs om man har lust och om vädret och platsen inbjuder till det och de är därmed helt beroende av utemiljöns utformning och de yttre omständigheterna. *Sociala aktiviteter* uppstår oftast som en följd av de nödvändiga eller valfria aktiviteterna och kan bara ske om två eller flera människor befinner sig på samma ställe. Sociala aktiviteter har olika karaktär beroende på i vilket sammanhang de förekommer. På en bostadsgård, utanför en arbetsplats eller vid ett dagis där det bara färdas ett begränsat antal människor, kan de sociala aktiviteterna vara ganska mångsidiga. Hälsningar, samtal och lek kommer av till exempel gemensamma intressen och att man känner eller känner igen varandra. I stadens centrum och i de offentliga rummen, som till exempel gator, är de sociala aktiviteterna mer enformiga. Det som sker i dessa offentliga rum är tillfälliga möten och passiva kontakter, till exempel som att se och höra människor man inte känner. Utformningen av den fysiska miljön kan inte avgöra kvaliteten, innehållet eller intensiteten hos de sociala aktiviteterna. Däremot kan planering och gestaltning påverka människors närvaro, mötesmöjligheter samt möjligheten för passiva kontakter att uppstå på en plats (Gehl 1996, ss. 7-11).

Aktivitetens omfattning och karaktär beror av samhällets kultur och ekonomi. Behovet hos människorna och förutsättningarna för att aktivitet ska uppstå ser förstås olika ut beroende på vilken stad i världen man befinner sig i (Gehl 2010, s. 134). I utvecklingsländer sker nästan bara nödvändiga aktiviteter. Dessa tar plats i de offentliga rummen oavsett hur rummen är gestaltade. I de mer ekonomiskt utvecklade länderna ser stadslivet lite annorlunda ut. Där består uppehållsaktiviteterna mer av valfria aktiviteter. Människor promenerar, stannar till och sätter sig ner endast där de offentliga rummen ("the quality of the city space") inbjuder till det och där deras kvalitet är hög (Gehl 2010, s.134).

### **Stockholms stad**

Det är främst ungdomar som starkt intresserar sig för sociala aktiviteter, så som att mötas och vara tillsammans med andra människor, skåda och delta i stadslivet och evenemang. Vuxna och äldre har ett bredare intresseregister, där folkliv, ro, natur och kultur också kan behaga. Detta innebär att olika värden väger olika tungt under en människas livscykel (SBK 2003a, s. 9).



## Gestaltning som inbjuder till vistelse – ”There is much more to walking than walking”

Citatet i rubriken är Jan Gehls tankar om aktiviteten att gå. Han menar att man upplever och är involverad i så mycket mer än själva gången när man rör sig framåt som fotgängare (Gehl 2010, s. 19).



*Konst i markbeläggningen ger en upplevelse längs fotgängarnas färd genom i staden  
(Foton: författarna).*

### Litterära förebilder

För att liv och rörelse ska uppstå och bestå måste stadens olika funktioner gå att nå till fots. Enligt Gehl (2010) ökar antalet sociala aktiviteter med ökad möjlighet att gå. Han påpekar att människor stannar upp längs sin väg, förutsatt att man får en inbjudan till att göra det eller till att delta i någon aktivitet. En sådan inbjudan kan vara ett möte med en annan människa, gatumusik, ett intressant skyltfönster eller ett försäljningsstånd. Andra element som väcker iakttagande, och därmed gynnar vistelse, är till exempel fontäner och skulpturer. Fotgängare interagerar ständigt med andra människor och med sin omgivning längs sin promenad (Gehl 2010, s. 19-21).

### Stockholms stad

Gatu- och trafikkontoret skriver att gaturummets små byggnader, som till exempel kiosker, telefonkiosker och försäljningsstånd hör staden till och formar en levande stadsmiljö (SGFK 2000, s. 28).

## Gestaltning som inbjuder till vistelse – kantzoner

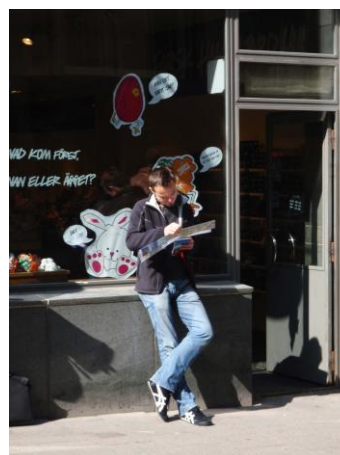
Populära vistelseplatser i staden utgörs ofta av kantzonerna i ett rum. Människor som väljer att vistas här får ofta både fysiskt och psykologiskt skydd (Gehl 1996, s. 141). I och med detta är möbleringen av en gata samt gestaltningen av husen som kantar denna av stor betydelse.

## Litterära förebilder

Gehl anser att nödvändiga kortvariga stå-aktiviteter inte är uppehållsaktiviteter. Han menar istället att mer varaktiga stå-aktiviteter är uppehållsaktiviteter, till exempel då man väntar på någon eller njuter av vädret (Gehl 1996, s. 141).

När människor väl väljer att stanna upp, gör de det oftast i kanten av ett rum eller i övergångszonen mellan två rum. Det är här de goda uppehållsplatser finns som inbjuder människor till att stå kvar en längre tid. I kant- eller övergångszoner kan människor överblicka rummet eller rummen, samtidigt som de kan känna sig diskreta och mindre exponerade utan att vara i vägen för andra. Att stå utmed en kant innebär också att man har skydd i ryggen, både rent fysiskt och psykologiskt och ofta är det lokala klimatet bättre längs med kantzoner (Gehl 1996, s. 141).

Goda uppehållsmöjligheter kommer många gånger av oregelbundenhet i fasaden (exempelvis nischer), planteringar framför husen, markiser eller verandor. Ofta vill man stå i närheten av ett element som till exempel ett träd eller en lyktstolpe, för att ha något att hålla sig till. Om kantzonen är framgångsrikt utformad och bjuder på uppehållsmöjligheter fungerar ofta hela rummet bra (Gehl 2010, s. 139).



*På Götgatan fanns det möjlighet att vistas både lutandes mot fönsterbräden och i nischer i fasaden (Foton: författarna).*

## Stockholms stad

Vi anser att kantzoner utgör en stor möjlighet för människor att mötas. Dessa zoner ger ett intryck av en gräns mellan rum och enligt RTK (2008, s. 54) är markerade gränser är en faktor som gynnar uppkomsten av mötesplatser. I samhället krävs mötesplatser med olika karaktär för att det sociala kapitalet ska utvecklas (RTK 2008, s. 52).

Både rumsliga förutsättningar samt verksamheter och aktiviteter som drar besökare krävs för att mötesplatser ska uppstå.

## Gestaltning som inbjuder till vistelse – sittplatser

Goda stadsrum kännetecknas av bra sittmöjligheter och dessa är en grundförutsättning för att människor ska göra uppehåll av längre varaktighet. Sittplatser möjliggör uppkomsten av aktiviteter, som i sin tur gör de offentliga stadsrummen attraktiva (Gehl 1996, s. 147).

## Litterära förebilder

Med enkla medel kan man höja kvaliteten i ett områdes utemiljö genom att utöka de goda sittmöjligheterna. Det ställs en hel del krav på sittplatsen för att människor ska välja att slå sig ner. Precis som för att stå krävs kantzoner, stöd i ryggen och god utsikt, men utöver detta krävs att platsen är klimatskyddad samt att vädret tillåter uppehåll. Sittaktiviteter förekommer i stort sett bara när de yttre omständigheterna verkligen är goda och en noggrann placering av varje sittplats blir därför nödvändig om de ska få en optimal användning. Unga ofta har små krav gällande kvaliteten på sittplatser, för dem duger en blomkruka, marken eller en trappa som sittplats, medan äldre människor eftersöker och behöver mer bekväma bänkar eller stolar (Gehl 1996, ss. 147-149).



*Det är viktigt med en noggrann placering och gestaltning av primära sittplatser. Även fast de sekundära sittplatserna, som exempelvis fönsterbrädet i bilden, inte behöver gestaltas lika noggrant får man inte glömma att också skapa dessa (Foton: författarna).*

För att gynna uppehåll av människor behöver en plats eller gata både primära och sekundära sittplatser. Bänkar och stolar placerade på en plats allra bästa sittställen utgör de primära sittplatserna och dessa används när antalet människor som vill sitta är litet och av de mer krävande personkategorierna, som till exempel äldre. Sekundära sittplatser är till exempel trappor, räcken, socklar på statyer med mera och används som sittplatser då ett stort antal sittplatser behövs och av de mindre krävande grupperna, som till exempel ungdomar. Därför är det betydelsefullt att utforma och möblera en plats så att den både erbjuder primära och sekundära sittplatser. En plats ska kunna erbjuda tillräckligt många sittplatser när behovet är stort, samtidigt som den inte får se övergiven ut när människorna som befolkar platsen är få (Gehl 1996, ss. 151-153).

I ett större perspektiv gynnar bänkar det sociala livet på platser då dem ofta lockar till sig människor och inbjuder dessa att slå sig ner. Dock känns alla bänkar inte lika inbjudande på grund av olika faktorer, så som fel placering eller utformning. Sådana bänkar kan vara de som placerats långt ut från en fasad, mitt ute i rummet, är formade som block utan ryggstöd eller är gjorda av kall sten och därför kalla att sitta på under kalla väderperioder (Gehl 2010, s. 144).



*Bänkar utformade som block utan ryggstöd, som är gjorda av sten och som står placerade mitt ute i gatan missgynnar konversationer enligt Gehl (Foto: författarna).*

Långa bänkar på rad bidrar till ett bekvämt armlängdsavstånd från andra människor. Dessa bänkar bevarar det privata utrymmet och distansen till andra människor men missgynnar samtidigt möten. Det är för den ensamme möjligt att vrida på huvudet och därmed föra en konversation med grannen precis bredvid. Större grupper får det svårt med interaktionen både sittandes på bänkar utformade som block och på dem som står i långa rader. Grupperna uppnår ingen känsla av samhörighet på ett enda stort block och på bänkar i rader får de svårt att vända sig mot varandra och konversera. Därför kan sittplatser som går att flytta runt gynna folkliv då de ofta ger människor en större möjlighet att utnyttja platser fullt ut genom att flytta sittplatserna efter väder och aktivitet (Gehl 2010, s. 145).

Även andra former av stadsmöbler kan gynna möten i staden. En bättre möblering av bänkar är när de placeras i grupp, i det som Gehl kallar för "talkscape". Gehl berättar om arkitekten Ralph Erskine som systematiskt jobbade med "talkscapes" genom att sätta ihop bänkar i en svagt öppen vinkel med bord framför. Han menar att människor på detta sätt uppmuntras till att konversera med varandra, då de förhoppningsvis använder borden tillsammans. Bänkarnas öppna vinkel möjliggör även att människor själva kan välja att antingen vara ifred eller ingå i en konversation med någon annan på bänken (Gehl 2010, s. 155)

### **Stockholms stad**

I *Sociotophandboken* (SBK 2003a, s. 20) skriver man att utgångspunkten för mer sociala parkutformningar och landskapsarkitektur är sociotopkartans värden. De tar upp sexton punkter som syftar till att berika stadslandskapet, dock handlar endast två av dessa sexton punkter om sociala aspekter i det hårdgjorda rummet, resten av punkterna är starkt kopplade till utformningen av parker (SBK 2003a, s. 20). Punkterna lyder: "Avgränsa konstzoner som fungerar som offentliga utegallerier och förvaltas av konstvärd" och "Gör utfällbara sittbänkar eller ståbänkar på riktigt goda och soliga platser i gaturummet, solpauser".

I *Stenstadens gatumiljö* redovisar Stockholms stad ett bassortiment av bland annat gatumöbler och växtmaterial samt ett antal standardkulörer för färgsättning i staden (SGFK 2000, s. 7). Utförandet av möbleringen på stadens gator är av



största betydelse. Generellt bör möblerna samlas i grupper och placeras i gatans möbleringszon, mellan bilväg och gångbana, utan att hindra framkomligheten. Möbleringen bör stämma överens med gaturummets karaktär och möblernas formspråk och färgsättning ska passa ihop. Man ska följa ett så konsekvent system som möjligt för att öka stadens läsbarhet, så att människor till exempel inte behöver leta efter en papperskorg. En möbleringszon är aktuell på gångbanor bredare än fyra meter (SGFK 2000, s. 23).

I *Stenstadens gatumiljö* (SGFK 2000, s. 24) nämns även att höjden på pollare ska vara cirka 50 eller 70 centimeter. Det förstnämnda är standardiserad höjd för sittmöbler, vilket ger dessa element goda förutsättningar att användas som tillfälliga sittplatser i staden. Vidare står det i dokumentet att avstängningsanordningar i granit eller betong kan ges en sittvänlig utformning (SGFK 2000, s. 24).

## Gestaltning som inbjuder till vistelse – ljudnivå

Att kunna se, höra och prata är betydelsefulla kvaliteter som gynnar folklivet i en stad. För att dessa aktiviteter ska kunna ske måste ljudnivån och andra yttre faktorer tillåta detta (Gehl 2010, s. 148).

### Litterära förebilder

När en stad erbjuder de tre grundläggande mänskliga aktiviteterna att kunna se, höra och prata, gynnar den möten och interaktioner mellan människor (Gehl 2010, s. 148). Idag knuffas dessa kvaliteter bort då trafikens ljudnivå stigit i många städer. Det som tidigare var självklart, att kunna höra och prata med varandra, är idag mycket svårare (Gehl 2010, s. 151).

För att människor i en stad ska kunna föra en normal (i ett vanligt tonläge med ett vanligt avstånd) konversation får stadssurret inte överstiga 60dB (Gehl 2010, s. 153). En ökning med 8dB känns som en dubbelt så hög ljudnivå, det vill säga att 68dB känns som om 60dB dubblats (Gehl 2010, s. 153). Bilfria städer har ett stadssurr som ligger mellan 60-65 dB och utgörs ofta av ljudet av fotsteg, konversationer eller barn som leker. I städer där bilarna har en central roll ligger stadssurret kring 72-75 dB, här är det få konversationer som förs (Gehl 2010, s. 155).

### Stockholms stad

I Sociotophandboken uppmärksammas bullerstörningar och staden arbetar med att sätta upp bullerskydd för att vårda ljudlandskapet (SBK 2003a, s. 20). Även i *Stenstadens gatumiljö* står det att ”stadens miljömål för buller och luftföroreningar skall uppnås” (SGFK 2000, s. 16).

## Gestaltning som inbjuder till vistelse – mänsklig skala

För att människor ska vilja uppehålla sig i stadens offentliga rum krävs en detaljutformning av dessa. Gångtrafikanter upplever staden i låg hastighet och behöver detaljer i ögonhöjd för att stimuleras (Gehl 2010, ss. 162-164).

## Litterära förebilder

Den lilla skalan bjuder på en detaljrikedom som tenderar att intressera människor. Därför kan en plats som bjuder på detaljer som kan upplevas på nära håll eller i ögonhöjd ("city at eye level") vara inbjudande att slå sig ner på (Gehl 2010, s. 162).

Ett annat sätt att kombinera olika skalor är att gestalta små utrymmen i stora. Exempelvis kan arkadgångar, avskärmande alléträd eller boulevarder skapa en känsla av ett mindre, intimare rum i ett större rum. Det är därför betydelsefullt att dimensionera gaturummen så att måtten stämmer överens med människans sociala synfält. Om gatorna i en stad blir för breda försvinner möjligheten att kunna överblicka gaturummen och dess aktiviteter. För att kunna se händelser får avståndet till dessa inte överstiga 70-100 meter, för att kunna se och uppleva andra människors ansiktsuttryck får avståndet till dessa inte överstiga 20-25 meter (Gehl 1996, ss. 155-157).



*Hammarby allé är ett exempel på hur moderna gator inrymmer en mängd funktioner och därför blir överdimensionerade och missgynnar de mänskliga behoven av att se, höra och prata. Vi anser att man ändå gjort ett bra försök med utformningen av trottoarerna längs gatan då dessa kantas av arkadgångar, butiksfasader och skärmas av mot vägen med en trädallé (Foto: författarna).*

I dagens städer blir gator ofta överdimensionerade. Detta på grund av inramning av stora byggnader samt att många trafikslag som exempelvis bilar, både parkerade och i rörelse, ska få plats i gaturummen. Gatorna blir då för stora, kalla, avvisande och få interaktioner kan äga rum här (Gehl 2010, s. 164). De olika kraven för "5-kilometer-i-timmen-arkitekturen" (gångtrafikanter) och "60-kilometer-i-timmen-arkitekturen" (motortrafikanter) borde leda till separation av funktioner (gångbanor vs. bilvägar) eller ännu bättre, samling aktiviteter i "space" som är noggrant hierarkiskt uppdelade, så att den lilla skalan används längs med fasaderna och den stora och snabba skalan används längs med filer för motortrafik (Gehl 2010, s. 164).

## Stockholms stad

En ökad trafik i Stockholm har medfört att behovet av att separera trafikslagen ökat. Gaturum som tidigare varit planerade för en helt annan trafiksituation har nu fått ett annat tryck på sig och ska rymma bilar, bussar, cykeltrafikanter, gångtrafikanter, utrymme för angöring, parkering och lastning. Samtidigt krävs mer utrymme för busshållplatser samt plats för uteserveringar, reklam och vegetation i gaturummet (SGFK 2000, s. 1).

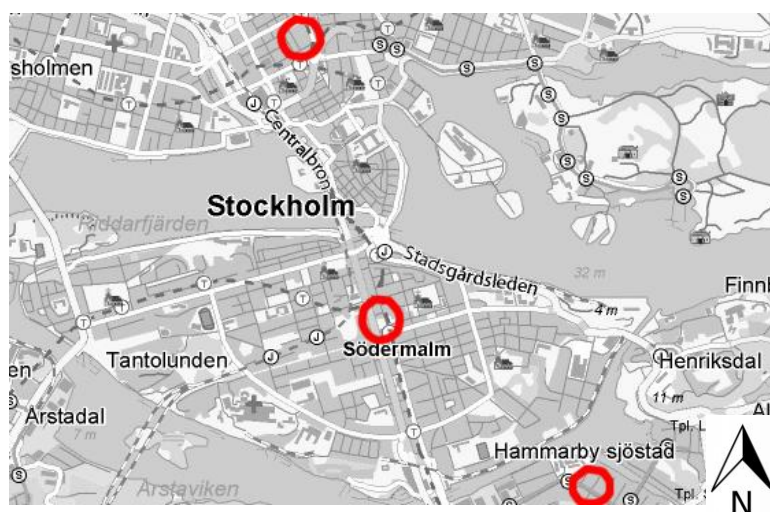
I dokumentet står det att gångbanorna kan breddas på vissa gator, till exempel livliga affärsgator, för att skapa en bättre fotgängarmiljö. Vissa gator och trafikfria ytor kan förses med grönska och sittplatser (SGFK 2000, s. 15).

## Resultat och analys

Nedan redovisas resultaten av våra observationer av de tre gatorna samt en analys av dessa utifrån Gehls och Jacobs teorier, Stockholms stads utvärderingssätt och våra egna tolkningar och slutsatser efter utförda observationer. Beskrivningar och analyser redovisas var för sig för respektive gata. I slutet finns en sammanfattande jämförelse mellan gatorna.

### Observationer

Resultatet bygger på observationer utförda under tre dagar i maj månad 2011. Vädret var soligt och temperaturen var mellan 10 och 15 grader alla tre dagarna. Observationerna ger en indikation på hur platserna används generellt. Då vistelseaktiviteter ofta är beroende och påverkas starkt av årstid och väder, beskriver resultaten i synnerhet användningen under rådande förhållanden. Observationerna utfördes på förmiddagen klockan 10.15 – 11.00 samt på eftermiddagen klockan 16.30 – 17.15. Under rubriken ”Metod” beskrivs mer utförligt hur observationerna genomfördes.



*Översiktskarta över Stockholm (hitta.se). De gator vi observerade är inringade i rött. Från norr till söder: Sergelgatan, Götgatan, Hammarby Allé.*

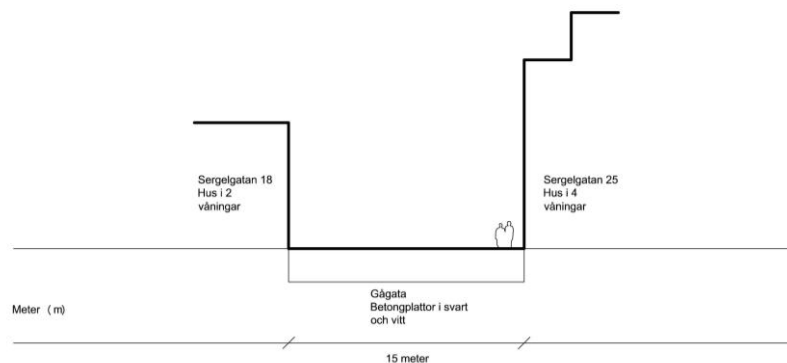
## Sergelgatan i city

### *Kontext*

Sergelgatan är en av Sveriges första gågator och sträcker sig cirka 250 meter från Hötorget i norr genom Hötorgscity till Sergels Torg i söder (Vasakronan<sup>3</sup>). Gatan ligger centralt och har bra kopplingar till större stråk och platser som lockar många människor, till exempel Drottninggatan, Sveavägen, Sergels torg och Hötorget. Platsen har ett stort utbud av butiker som kantar gatan, men erbjuder också enstaka fik och restauranger och det finns ett antal kontorsuppgångar. Gatan gynnar kulturlivet i form av att det i anslutning till denna finns en biograf och ett konserthus.

### *Platsens utseende*

Den sekvens av gatan vi valde att observera är cirka 15 meter bred. Gatan ligger enligt Stockholms översiktsplan (2010) inom gränsen för ”stadsutvecklingsområden och noder” och bebyggelsen runtomkring är av innerstadskaraktär. De höga Hötorgsskraporna skyltar med sin närvaro och fungerar som ett landmärke. Platsen känns anpassad för den mänskliga skalan då bebyggelsen i övrigt är relativt låg, mellan två och fyra våningar. De moderna husfasaderna som till största del är av glas och som ramar in gatan ligger inte i en rak linje, utan skjuter ut och buktar in längs vägen. Fasadlinjerna är inte heller helt parallella utan skapar ett gaturum format som en långsmal kil. Inga gatuträd eller annan växtlighet mjukar upp rummet. Den oregelbundet formade bebyggelsen, blandade kommersen och folklivet gör ändå platsen variationsrik. Markbeläggningen är oregelbunden och består av svarta och vita betongplattor i olika former och storlekar. Insprängt i plattläggningen finns text skriven. Svarta och vita stenbänkar, utformade i en boomerangform, står i två grupper med den öppna vinkeln vänd mot varandra. Stenbänkarna har rundade kanter och ger ett mjukt intryck trots att de är gjorda av sten. Vid varje bänkgrupp står ett konstverk.



*Sektion av Sergelgatan (Illustration: författarna).*

<sup>3</sup> Vasakronan fastighetsbolag, hemsida den 3 juni 2010, Tillgänglig: <http://www.vasakronan.se/sv/Handel/Stockholm/> [2011-06-03]





*Sergelgatan har ett rikt folkliv tack vare dess läge i staden, men däremot vistades det inte så mycket folk vid tidpunkten av observationerna, förutom vid vila eller nödvändiga aktiviteter på bänkarna (Foto: författarna).*

### *Observationsdagen*

Observationerna utfördes en tisdag. Vädret var soligt, men gatan skuggades av de inramande byggnaderna. En svagare vind drog ständigt igenom gatan och bidrog till att det inte var jättevarmt att uppehålla sig på gatan. Ändå rörde sig många människor ute.

På förmiddagen passerade totalt cirka 1320 gångtrafikanter. Av dessa stannade 19 stycken upp och medeluppehållstiden var 1,7 minuter per person. Merparten av de passerande var medelålders (31-60 år), ofta i sällskap med barn (upp till 12 år). Ljudnivån uppmättes till cirka 58 dB.

På eftermiddagen passerade totalt cirka 3000 gångtrafikanter. Av dessa stannade 21 stycken upp och medeluppehållstiden var 4,3 minuter per person. Merparten av de passerande var tonåringar (13-20 år) och unga vuxna (21-30 år). Ljudnivån uppmättes till cirka 65 dB.

### *Analys*

Ur resultaten från observationerna har vi gjort ett urval av vissa händelser och aktiviteter hos de observerade som vi tyckte var de mest iögonfallande. Vi uppfattade bland annat att tempot på Sergelgatan på förmiddagen var blandat, det vill säga att människor rörde sig med olika hastigheter och vad vi tolkar med olika mål i sikte. På eftermiddagen kändes tempot högre, vilket vi tror har att göra med det högre antalet förbipasserande människor.

Något som vi fann särskilt intressant var hur vissa använde bänkarna. Några valde att sätta sig på de med ryggen mot stadslivet. Andra satte sig på bänkarna vända utåt, med blickarna på de förbipasserande, precis som Gehl menar är det absolut vanligaste (Gehl 2010). Efter tolkning av beteendet hos dem som vände sig bort från stadslivet samt efter ställd fråga till dessa, drog vi slutsatsen att de ofta ville vara anonyma eller inte synas av olika anledningar. Vissa mådde illa, några hade ont eller var på dåligt humör efter en lång shoppingdag, medan andra bara ville ta en rökpaus vända mot sin byggarbetsplats.

De som satte sig vända mot folklivet var på gott humör eller väntade ivrigt på någon – de ville både se och synas.

Enligt Gehls (2010) teori om sittplatser gynnar bänkarna på Sergelgatan inte vistelse, då de placerats mitt ute i gatan och är gjorda av sten. Dock ska deras vinklade form ge möjlighet för fler interaktioner. Vi uppmärksammade att de som väljer att sätta sig vända inåt har möjlighet att känna samhörighet, men får det svårare att interagera med andra människor som passerar förbi. Väljer människor att istället sätta sig vända utåt gäller det motsatta.

Bänkarna på gatan användes främst för nödvändiga aktiviteter, till exempel för att ställa ner sin väska eller knyta sina skor på. Dessa nödvändiga aktiviteter skulle skett oavsett om bänkarna fanns där som stöd eller inte (Gehl 2010). Vi antecknade dessa som vistelseaktiviteter, därför att de enligt oss ökar chansen för sociala interaktioner. Även enligt Gehl (2010) uppkommer ofta sociala aktiviteter ur nödvändiga aktiviteter men han ser de inte som uppehållsaktiviteter.

Endast några få spontana möten mellan människor som inte kände varandra uppstod, bland annat då två flickor sålde majblommor till förbipasserande. Annars var de vanligast förekommande kontaktformerna på gatan passiva.

De som väntade på någon gjorde det inte längs med fasaderna. Detta kan bero på att fasaderna saknade nischer eller att ytan invid fasaderna inte kändes inbjudande, utan snarare stökig med entréer och skyltfönster till butikerna. Människorna väntade istället vid bänkgrupperna, skulpturerna och den inskjutna tunnelbaneuppgången med väggar på sidorna och tak över huvudet. Andra väntande rörde sig runt på gatan, men hade en fast punkt, till exempel en staty eller en bänk, som de återvände till då och då.

Vi tycker att Sergelgatan är detaljrik på det sättet att den innehåller konst, bänkar, blomplantering och har en varierad markbeläggning. Gehl (2010) menar att detaljer intresserar människor och därmed gynnar vistelse.

Vi bedömer att gatans utformning tillåter att människor rör sig fritt i rummet, eftersom den varken har hinder i form av motorfordon eller specifika trafikantzoner. Gatan har dessutom jämn marknivå, är överblickbar och konversationer kan lätt föras här.

Dagtid upplever vi gatan som trygg. Detta beror antagligen på, som Jacobs (2004) menar, att byggnaderna och dess innehåll vänder sig ut mot gaturummet och fungerar som övervakande ögon.

Ur *Sociotopkartan* (SBK 2003b) för stadsdelsområde Norrmalm kan man utläsa att gatan besitter värden som **folkliv, kulturmiljö, promenader, uteservering**. Den ligger dessutom nära både Hötorget och Sergelstorg som enligt *Sociotopkartan* innehar många fler värden. Vi tycker att dokumentets värdesättning av Sergelgatan är tillräckligt omfattande.

## Götgatan – Götgatsbacken på södermalm

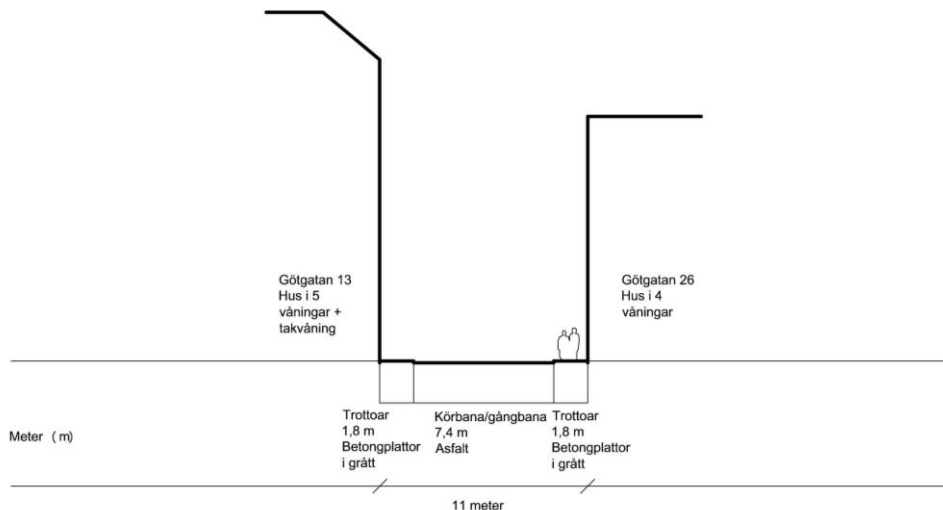
### *Kontext*

Götgatan på Södermalm i Stockholm sträcker sig cirka 1,6 kilometer från Hornsgatan och Stockholms stadsmuseum söderut till Skanstull och Skanstullsbron. I december 2004 förändrades användningssättet för den norra delen av gatan, kallad Götgatsbacken, så att den mellan klockan 11.00 och 06.00 fungerar som gågata vilket den tidigare inte gjort (Stockholmskällan 2001). Götgatan fungerar även som södermalms huvudstråk och folkrika platser som till

exempel Medborgarplatsen är kopplade till stråket. Den kantas av butiker, fik, restauranger och bostäder och gatan präglas av en kultur i form av äldre hus, flera populära uteställen, biograf, teater med mera.

#### *Platsens utseende*

Den sekvens av gatan som vi valde att observera är cirka 11 meter bred. Bebyggelsen som kantar Götgatsbacken består i huvudsak av hus i fyra våningar. Många av fasaderna är från 1900-talets början och i husens bottenvåningar inhyses kommers bakom stora skyltfönster medan våningarna ovanför består av bostäder (Stockholmskällan u.å.). Gatan är spikrak, vilket skapar långa siktlinjer, framförallt söderut från krönet på Götgatsbacken. Den visuella permeabiliteten är hög. Det finns inga självklara rum eller rumsligheter längs med gatan, vilket gör att alla ser och syns bra från alla vinklar och vrår. Däremot finns inskjutna entréerna till trapphusen som kan ge skydd. Inga gatuträd eller annan växtlighet mjukar upp rummet, men i och med bebyggelsens färger och detaljer känns platsen ändå variationsrik och trevlig.



*Sektion av Götgatan (Illustration: författarna).*



*Trots den tidvis hårt trafikerade Götgatan, upplevde vi att gaturummets alla trafikanter samspelade utan problem (Foto: författarna).*

### *Observationsdagen*

Observationerna utfördes en onsdag. Vädret var soligt, men bebyggelsen skuggade merparten av platsen under själva observationstiderna. Vid observationstillfället rörde det sig mycket folk ute.

På förmiddagen passerade totalt cirka 1180 gångtrafikanter och cyklister. Av dessa stannade 17 stycken upp och medeluppehållstiden var 2,3 minuter per person. Merparten av de passerande var unga vuxna och medelålders. Det var färre än tio motorfordon som stannade för leverans till butik och antalet cyklister som passerade uppskattades till cirka 30 procent. Ljudnivån varierade rejält, mellan cirka 55 dB och 75 dB, eftersom gatan tidvis fylldes med motortrafik.

På eftermiddagen passerade totalt cirka 3230 gångtrafikanter och cyklister. Av dessa stannade 22 stycken upp och medeluppehållstiden var 4,6 minuter per person. Merparten av de passerande var unga vuxna och medelålders. Antalet cyklister av de passerande uppskattades till mellan 30 och 50 procent och ett fåtal mopeder iakttoogs. Ljudnivån uppmättes till cirka 62 dB.

### *Analys*

Vi uppskattade bland annat att tempot på förmiddagen gick från att vara stökigt och högt med skyndande människor till att avta något med mer strosande människor strax innan observationens slut. Det något stressiga tempot utgjordes bland annat av de budbilar som utförde leveranser till verksamheter på gatan. Flera av dessa lastbilar bullrade och hindrade människor som uppehöll sig på gatan från att röra sig fritt och obekymrat. Några turister iakttoogs på gatan. På eftermiddagen kändes tempot högre, vilket vi tror har att göra med det högre antalet förbipasserande människor, dock utan motortrafikens väsen.

Två spontana möten uppstod mellan ett butiksbiträde som ständigt gick ut och in ur sin butik och samtalade eller hälsade på de förbipasserande. Vi instämmer med Jacobs (2004) om att dessa kontakter, mötena mellan de förbipasserande och butiksbiträdet, starkt påverkade gatulivet, i detta fall positivt i form av att vi upplevde en familjär känsla. Vi fick samma uppfattning gällande Hammarby allé. Vid ett tillfälle var det en person som frågade butiksbiträdet om vägledning, någon vidare konversation föregick därefter inte. På eftermiddagen noterade vi fler spontana, ofta korta, möten på gatan mellan människor som kände varandra. De vanligaste förekommande kontakterna på gatan var passiva men även aktiva kontakter förekom.

De vanligast förekommande aktiviteterna på gatan var fönstershopping, att vänta på någon, att äta, att fika eller att stanna upp för att avsluta ett påbörjat samtal och att sedan skiljas åt. Flera av dessa aktiviteter är enligt Gehl (2010) *valfria aktiviteter* och uppstår vid lust, bra väder och inbjudande platsutformning. De som väntade på någon ställde sig nästan alltid längs med en fasad, invid en inbuktning, nisch eller ett fönsterbräde. Tunnelbaneingången precis i anslutning till den observerade gatusekvensen tolkade vi som den enskilt största anledningen till att människor uppehöll sig väntandes på gatan. Att välja att uppehålla sig med ett skydd i ryggen samtidigt som att ha uppsikt över hela gatan och dess stadsliv är enligt Gehl (1996) ett naturligt beteende hos oss människor. Ingen valde att ställa sig mitt i gatan eller att vandra runt. I kantzonen på Götgatan, som vi uppfattat är ett litet och trångt stadsrum, tillåts människor att vara diskreta och oexponerade (Gehl 1996, s. 141).

Vi bedömer att gatans utformning med en bilväg i mitten och trottoarer på varsin sida av denna gör det svårt för människor att röra sig fritt i rummet. Under vissa tider trafikeras gatan av motorfordon och även detta hindrar fri rörelse. Dock uppfattade vi ett samspel mellan människorna på gatan och motorfordonen. Flera människor gick bland bilarna utan att verka rädda eller hindrade. Under andra tider bestod en stor del av de passerande på gatan av cyklister, vilka vi ansåg verkade cykla på sina egna villkor, utan att visa respekt för fotgängare. Vid rusningstid upplevde vi därför att gatans dimensioner och utformning inte är anpassad för det antal människor som passerade på den. Gatan är enligt oss i en mänsklig skala, men något för trång för det antalet människor som använder den. Om gatan skulle göras om så att den får en jämn marknivå skulle den enligt *Stenstadens gatumiljö* (2000) kunna möbleras, men frågan vi ställer oss är om möblering verkligen får plats och om människor skulle vilja slå sig ner en längre stund i en sådan stressig miljö.

Enligt egna upplevelser och med stöd av decibelmätningen, tyckte vi att det fanns möjlighet till konversationer på gatan, då motortrafiken inte var närvarande. Enligt Gehl (2010) stämmer detta förutsatt att ljudnivån var den uppmätta (55-62 dB). Konversationerna vi iakttog varade dock inte länge, vilket vi tror har att göra med den stressiga miljön och utformningen på gatan som inte inbjuder grupper till att slå sig ner, känna samhörighet och därmed en lust till att samtala en längre tid.

Den lilla skalan representeras av äldre hus med intressanta fasader, men utöver detta saknar gatan en högre grad av detaljrikedom. Med detta menar vi att ingen speciell, iögonfallande detaljutformning som kan främja sociala kontakter finns, som exempelvis genomtänkt gatubeläggning, möblering, plantering eller konst vilka.

Dagtid upplever vi gatan som trygg. Detta beror antagligen på, som Jacobs (2004) menar, att byggnaderna och dess innehåll vänder sig ut mot gaturummet och fungerar som övervakande ögon. Många av de butiker som inryms i husen ställde fram delar av sitt sortiment utanför butikerna och blev därmed, så som Gehl (2010) beskriver det, en del av stadslivet.

Både Götgatan och Hammarby allé nämns i *Sociotopkartan* (SBK 2003b) som ”gångstråk av stor betydelse för möjligheten att använda och uppleva stadens friytor och grönstruktur. Skall betraktas som stadens stomnät för gångtrafik och promenader”. Utöver värden som *Sociotopkartan* (SBK 2003b) tar upp för gatan, finner vi en annan betydande kvalitet. Värdet **Utsikt**, framförallt mot söder med Globen i blickfånget, men även mot Gamla stan i norr, menar vi är ett stort värde för stråket.

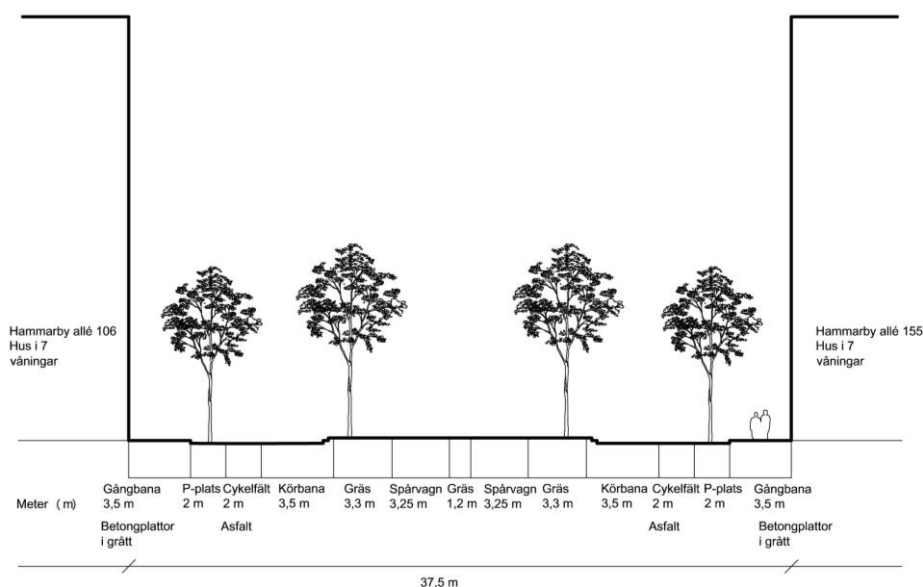
## Hammarby allé i Hammarby sjöstad

### Kontext

I översiktsplanen (2010) för Stockholm ligger Hammarby sjöstad inom området för ”centrala stadens utvidgning”. Området består av tät stadsbebyggelse och inom gränsen för ”stadsutvecklingsområden och noder” (SBK 2010, s. 2). Hammarby sjöstad är främst ett bostadsområde som byggdes klart i början på 2000-talet, med cirka hälften hyresrätter och hälften bostadsrätter. Ungefär 30 procent av ytan består av kontor och handel. Husen som kantar Hammarby allé består av sju våningar. Ungefär en femtedel av invånarna i Hammarby Sjöstad består av barnfamiljer. Medelinkomsten för stadsdelen år 2006 var 356.600 kronor per år, jämfört med ett medel på 293.000 kronor per år för hela Stockholms invånare (Exploateringskontoret<sup>4</sup>).

### Platsens utseende

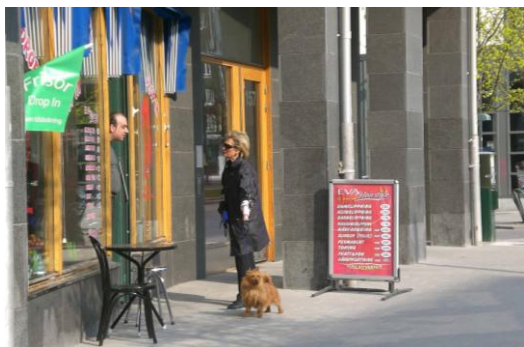
Esplanaden Hammarby allé har utformats med en bredd av 37,5 meter mellan husliv. Sektionen är symmetrisk och består av gångbanor i form av trottoarer närmast fasaderna, därefter en trädrad och kantstensparkering, ett cykelkörfält och ett enkelriktat körfält i vardera riktningen samt ett 15,5 meter brett och upphöjt mittparti. Mittpartiet inrymmer alléplantering, gräsytor och utrymme för kollektivtrafik. Enligt kvalitetsprogrammet för Sickla Kaj är esplanaden ett av Hammarby Sjöstads mest betydelsefulla offentliga stadsrum då det skapar struktur och verkar starkt sammanbindande (Stockholms stad u.å., s. 65). Husen som kantar gatan inrymmer kommers i bottenplanet, i husens övriga våningar inryms bostäder. Fasaderna har ett ”stadsmässigt, storskaligt och stramt uttryck” (Stockholms stad u.å., s. 55). Nordväst om gatan ligger stadsdelsparken Luma, som vi anser är en dragningspunkt i området och en fördel för gatans stadsliv.



Sektion av Götgatan (Illustration: författarna).

<sup>4</sup> Exploateringskontoret, Stockholms stad, hemsida den 25 maj 2010, Tillgänglig: [http://www.stockholm.se/PageFiles/161596/Siffror%20och%20fakta%20mars%202010\\_new.pdf](http://www.stockholm.se/PageFiles/161596/Siffror%20och%20fakta%20mars%202010_new.pdf) [2011-05-25].





*Längs trottoarerna på Hammarby allé finns arkadgångar, vilka i viss mån tar ner skalan på det stora gaturummet. Gatan gav ett intryck av en familjär känsla då butiksbiträden och privatpersoner verkade känna igen varandra (Foto: författarna).*

### *Observationsdagen*

Observationerna utfördes en tisdag. Vädret var soligt, men bebyggelsen skuggade delar av gatan under själva observationstiderna. Det rörde sig få människor på gatan i jämförelse med Sergelgatan och Götgatan.

På förmiddagen passerade totalt cirka 180 gångtrafikanter. Av dessa stannade 4 stycken upp och medeluppehållstiden var 0,5 minuter per person. Merparten av de passerande var unga vuxna, ofta i sällskap med småbarn. Utöver fotgängare var det cirka 25 cyklister som passerade. Cirka 350 bilar, nio bussar och nio spårvagnar passerade. Ljudnivån varierade eftersom gatan tidvis trafikerades med motortrafik och uppmättes till mellan 66 dB och 72 dB.

På eftermiddagen passerade totalt cirka 500 gångtrafikanter. Av dessa stannade 9 stycken upp och medeluppehållstiden var 0,3 minuter per person. Merparten av de passerande var unga vuxna, ofta i sällskap med småbarn. Utöver fotgängare var det cirka 120 cyklister som passerade. Cirka 460 bilar, nio bussar och nio spårvagnar passerade. Ljudnivån varierade även under eftermiddagen och uppmättes till mellan 62 dB och 72 dB.

### *Analys*

Trots att vi var medvetna om att Hammarby allé är en gata för många olika trafikslag, blev vi ändå förvånade över det låga antalet fotgängare i relation till antalet cyklister och bilar som passerade på gatan. Detta tolkar vi som anledningen till det mycket låga antalet uppehållssituationer. Tempot på förmiddagen var trots trafiken ganska lugnt och människor som gick på trottoaren gjorde det i låg hastighet. På eftermiddagen var tempot högre, med ett mycket större antal cyklister och fotgängare och vår tolkning är att de flesta var på väg hem från arbetet. Vi uppfattade ändå att de som gick på trottoarerna hade ett lugnt tempo.

Upphållssituationerna bestod sällan av att någon väntade på någon annan. De vanligaste aktiviteterna som uppstod på gatan var *nödvändiga*, nämligen restaurangbesök och bilparkering. Inga rök- eller mobilsamtalspauser uppstod utan människor var ständigt i rörelse. Vanligast förekommande kontakter på gatan var passiva.

Inom den observerade gatusekvensen saknade fasaderna nischer, men de hade däremot ett segment av en arkadgång. Gehl (2010) skriver att arkadgångar kan vara lyckade små rum i ett större rum och användas mer frekvent än trottoarerna på samma ställe. Vi tror att om segmenten av arkadgångarna längs Hammarby

allé hade varit sammanbundna med varandra och därmed löpt utmed hela esplanaden, hade de använts flitigare. Arkadgången hade då antagligen tagit ner skalan på det stora gaturummet, som då fått bättre förutsättningar att bli en plats för människan att vistas på.

Bredden på Hammarby allé kommer av att både cykel- och bilväg, trottoarer, kantstensparkerings och fil för kollektivtrafik planerats in. Gehl (2010) menar att dessa överdimensionerade gator är vanliga i dagens städer. Vi drog lätt paralleller till den nästan 40 meter breda Hammarby allé, där det är svårt att överblicka hela rummet och aktiviteter på andra sidan. Därmed menar vi att uppkomsten av korta kontakter mellan människor tvärs över gatan nästan blir omöjlig, då trafiken och avståndet utgör ett stort hinder. Bussar och spårvagnar passerar med femminutersintervall. De olika trafikslagen bidrar till mycket rörelse i olika tempon. De är fysiska barriärer och ger ifrån sig ljud, vilket stör människor och gör det därför svårt för dem att både få ögonkontakt med andra, samt att kunna föra en konversation i normalt tonläge. Detta innebär att människor har svårare att motta de positivt upplevda impulserna som Gehl menar uppstår då man ser, hör och vistas bland andra människor (Gehl 1996, s. 15). Gehl (1996) menar även att det inte går att uppleva andra människors ansiktsuttryck om avståndet till dessa överstiger 20-25 meter. Vi tycker att platsen känns som ett stort rum men innehållandes två gator, vilket enligt oss inte gynnar interaktioner.

Vi anser att gatans utformning väldigt mycket styrde vad som skedde var, i och med de separerade områdena för de olika trafikslagen. Gaturummet präglas också av ett flertal barriärer i längsgående riktning i form av kanter, fordon och långa avstånd. Dessutom saknar gatan, enligt oss, en mer ingående detaljutformning.

Dagtid upplevde vi gatan som trygg, vilket med största sannolikhet har att göra med att användarna av rummet i stor utsträckning verkade vara de boende på Hammarby allé eller i närheten samt butikspersonal. Precis som Jacobs (2004) skriver, skapas kontakter mellan privatpersoner och butiks- och restaurangpersonal, vilket i sin tur alstrar en tillit hos invånarna. Vi fick ett intryck av småstadskänsla, vilket kan bero på den relativt homogena grupp som befolkade stadsdelen och detta kan i sin tur skapa en större tillit. Byggnaderna och dess innehåll vänder sig ut mot gaturummet och fungerar som övervakande ögon, men eftersom de till stor del innehåller boendelägenheter genererar de inte lika mycket människor dagtid som butiker eller kontor skulle göra.

## Jämförelse mellan gator

Nedan följer kort diskussion om lik- och olikheter mellan gatorna. De vanligaste förekommande kontaktformerna på de tre olika gatorna var passiva. Dock anser vi att det på Götgatan uppstod fler aktiva kontakter mellan människor jämför med vad det gjorde på Sergelgatan och Hammarby allé. Detta tror vi har att göra med det centrala läget av gatan, antalet människor som befolkade den och att husen som kantar gatan och området den ligger i främst består av bostäder.

När det kommer till detaljutformning hade Götgatan och Hammarby allé ingen speciell, iögonfallande detaljutformning, så som exempelvis genomtänkt gatubeläggning, möblering, plantering eller konst, vilket däremot Sergelgatan hade. Sergelgatan erbjuder även sittplatser i form av bänkar vilka lockade till sig en hel del människor. Vi anser att Sergelgatans detaljutformning visade på att



den är av stor betydelse och att den gynnar interaktioner. Sergelgatan tror vi ses mer som ett möjligt gaturum att vistas i jämfört med Götgatan och Hammarby allé, detta främst på grund av sin detaljutformning. Götgatan och Hammarby allé tror vi främst ses som gator till för rörelse.

Sergelgatans fasader underanvändes. På Götgatan däremot, som saknar bänkar, ansamlades människor längs med fasaderna då dessa har inbuktningar, nischer, fönsterbräddor med mera.

Inom eller i anslutning till den studerade gatusekvensen av Hammarby allé fanns inte någon trafikhållplats, till skillnad från Sergelgatan och Götgatan som båda ligger i anslutning till en tunnelbaneuppgång. Sergelgatan innehöll nästan bara primära sittplatser, Götgatan sekundära och Hammarby allé hade varken eller. Dessa två aspekter tror vi är den främsta anledningen till det obefintliga antalet väntande människor på gatan. De flest passerade endast på gatan. Vi upplever även att trafiken och avsaknaden av bänkar och nischer på gatan kan ha med detta att göra. På alla tre gator fanns det uteserveringar, vilket vi bedömde gynnar det sociala livet på gatorna.

Vi uppfattade att tempot skilde sig mellan de tre gatorna. Götgatan anser vi hade det högsta tempot då vi tror att denna gata främst ses som ett transportstråk till skillnad från Sergelgatan och Hammarby allé.

Vi upplevde även att Sergelgatan befolkades av fler ungdomar än Götgatan och Hammarby allé. Detta tror vi har med läget och butiksutbudet att göra.

Trots att Götgatan var soligare än Sergelgatan, var det inte fler som ställde sig i solen på Götgatan än som ställde sig i skuggan. Vi tror att tunnelbaneuppgången kan ha med detta att göra då denna befinner sig på den skuggiga sidan av gatan där många också valde att ställa sig. Vi tror att korta vistelser och interaktioner, som främst uppstod på gatan, inte är lika beroende av soliga förhållanden.

Även Gatornas bredd skiljer sig åt. Sergelgatan som är 15 meter bred uppfattar vi som bekväm och till för människan. Götgatans bredd på 11 meter känns även denna som bekväm, men däremot inte när gatan överbefolkas vid rusningstid. Då känns den snarare för trång och blir därför en gata som människor inte väljer att stanna upp på utan snarare bara ta sig igenom. Den 37,5 meter breda Hammarby allé ger en känsla av att man som människa är liten på jorden och ingen intim gatukänsla fås. Vi upplever att de olika måtten på gatornas bredd starkt påverkar överblickbarheten och kontaktintensiteten i ett gaturum. Hammarby allé är svår att överblicka samtidigt som möjlighet till kontakt och interaktioner blir svårare.

# Diskussion

Syftet med uppsatsen var att, genom observation av tre gator i Stockholm och litteraturstudier om sociala kvaliteter knutna till den fysiska utformningen, få en förståelse för hur de tre gatornas gestaltning påverkar människors val av vistelseplats. Resultatet av våra studier diskuteras nedan och generaliseras till en bredare argumentation. Inledningsvis diskuteras och granskas metodval för arbetet.

## Metoddiskussion – Litteraturstudier och observationer

Nedan presenteras en kritisk granskning av de val vi gjort gällande tillvägagångssättet för informationsinhämtningen som påverkade resultatet.

### Litteratur

Valet av Gehls och Jacobs texter visade sig, precis som antaget, vara givande och högst relevanta för ämnet, eftersom de beskriver sociala kvaliteter och deras uppkomst i städers offentliga rum. Jacobs ger gator ett speciellt omnämnande medan Gehls teori är mer generell, dock högst applicerbar på gator. Stockholms stads dokument är desto fler och onekligen mer svårtolkade. Staden försöker skapa mallar för hur man ska möblera staden samt hur man ska se på planering i stort för att den ska gynna socialt hållbar utveckling. Det som verkar vara svårt är att arbeta fram är dokument som mer konkret talar om hur detaljgestaltning kan gynna sociala interaktioner och möten, framförallt på gator, vilket vi inte hittat i någon form.

Trots svårigheterna med Stockholms stads dokument, anser vi ändå att både validiteten och reliabiliteten bland litteraturen var hög. Jacobs och Stockholms stads resonemang om hur tillit uppnås genom att planera för att möjliggöra möten, Gehls böcker om detaljgestaltning i staden samt Stockholms stads dokument om möblering av gaturummen, berör tillsammans utformningen av stadens alla skalor. Informationen vi erhöll av litteraturstudierna hjälpte oss att fullständiggöra och analysera våra observationer.

Anledningen till att Gehls teorier fortfarande används trots att de skrevs så tidigt som på 60-talet, tolkar vi har att göra med avsaknaden av ny forskning inom ämnet samtidigt som hans tankesätt fortfarande är aktuellt och det mest användbara. Vi kan tycka att teorierna behållit sin aktualitet eftersom människors behov av sociala interaktion antagligen inte förändras mycket över tid, trots att samhället och stadsbyggandet gjort det. Gehl var före sin tid med sina teorier och detta resonemang stärker valet av honom som litterär förebild.

Enligt Johansson (2000, s. 68) stärks validiteten i ett arbete genom teoritriangulering. Detta görs i vår studie genom att analysen av gatorna genomfördes utifrån Gehls och Jacobs teorier, Stockholms stads arbetssätt samt våra egna observationer.

## Observation

Eftersom all observation på något sätt alltid är subjektiv (Patton 1990, s. 200), inser vi att våra observationer av gatorna samt övrig informationsinhämtning i form av litteraturstudier skulle kunna tolkas annorlunda av någon annan och på så sätt också i viss mån generera ett annat resultat. Till exempel skiljer sig antagligen vår beskrivning av gaturummen från vad de observerade tycker om dem. Dessutom stämde inte alltid vår uppfattning av vistelsekvaliteterna på platserna överens med hur de användes, eftersom de observerade antagligen har andra uppfattningar och behov av platser.

När det gäller varaktighet för fallstudier ska vetenskapsmän enligt den antropologiska traditionen egentligen studera och leva i kulturer i flera år för att kunna utveckla en helhetsbild (Patton 1990, s. 213). Eftersom vår observation av gatorna endast utfördes under en av fyra årstider, i en viss vädersituation, endast under vardagarna tisdag och onsdag samt endast under två kortare tidsintervaller på en dag, missade vi kanske en del information som skulle komma av helt andra förutsättningar. Onsdagar ses till exempel som "lillördag" i Sverige och genererar troligtvis mer liv och rörelse på stan än en tisdag, vilket kan innebära en felkälla i arbetet.

Mätningarna av ljudnivån fungerade främst som ett jämförelseverktyg mellan gatorna och gav oss möjlighet att diskutera dessa mer djupgående utifrån skillnaderna. Dock uppmättes inte ljudnivån med ett hundra procentigt pålitligt mätinstrument, vilket gav lägre reliabilitet just för det momentet.

## Val av gator

Valet av de mycket olika gatorna Sergelgatan, Götgatan och Hammarby allé genererade förstås stora skillnader i resultatet. Detta har att göra med gatornas spridda lägen i staden, olika kontext och användargrupper vilket är faktorer som påverkat vistelsebeteendet hos de observerade människorna. Sergelgatan ligger till exempel i ett område i staden som har en högre koncentration av människor dagtid än vad Hammarby allé har, vilket med all säkerhet bidrog till ett större antal vistelsesituationer på Sergelgatan. Denna ligger också precis intill och ses av oss som en förlängning av ett av Stockholms mest använda torg, Hötorget, som också fungerar som dragningspunkt för människor. Götgatan läge gör att gatan snarare fungerar som ett transportstråk mellan målpunkter som till exempel Södermalmstorg och Medborgarplatsen. Hammarby sjöstad är den gatan som urskiljer sig mest av de tre studerade, vilket vi tror främst har att göra med det mindre centrala läget i staden och att husen till övervägande del består av bostäder och inte inhyser så mycket kommers.

Något som genererade mycket folkliv både på Sergelgatan och på Götgatan och som gjorde observationen av uppehållsbeteenden något svårare var tunnelbaneuppgångarna i anslutning av de valda gatusekvenserna. Många ställde sig i närheten av uppgångarna medan de väntade på någon som skulle komma med tunnelbanan. I dessa fall tror vi inte att valet av vistelseplats påverkades av gatugestaltningens kvalitet.

## Intresseväckande tankar kring stadens sociala kvaliteter

Nedan följer en argumentation för vad gestaltningen av stadens offentliga rum innebär och vad vi tycker att den borde innebära för landskapsarkitekter och andra som yrkesverksamma inom stadsplanering och gestaltning.

### Betydelsen av tillit i storstaden

I storstäder är det ofrånkomligt att fler människor är främlingar för varandra eftersom ett större antal människor bor på en mindre yta än vad som är fallet i småstäder. Mångfalden som råder i framförallt storstäder måste tas tillvara och de mer eller mindre demokratiska rummen, däribland gator, där alla människor, oavsett bakgrund, ålder, religion eller inkomst, kan mötas och interagera är av stor betydelse. När dagens teknik dessutom möjliggör ett liv med färre fysiska möten blir det allt viktigare att gestalta de offentliga rummen med intentionen att föra ihop människor och skapa ett kontaktintensivare samhälle. Det är av stor vikt att ge människor möjlighet till vistelse, för att kontakter ska uppstå och gynna det sociala livet som i sin tur skapar den förståelse och tillit som både Jacobs (2004) och Stockholms stad (RTK 2008) nämner som otroligt viktigt för invånarnas "livchanser".

En viktig fråga vi kan ställa oss efter att ha skrivit denna uppsats är om mer folkliv per definition innebär fler interaktioner? Vi tror inte att ett högre antal människor på en gata alltid leder till att fler känner sig trygga och vill interagera med andra människor, eftersom mycket människor i rörelse och många olika aktiviteter kan innebära en störande och stressande miljö.

### Gatans förutsättningar som mötesplats

Något av det kanske mest essentiella i denna uppsats är diskussionen om huruvida gator över huvud taget har förutsättningar att bli ett offentligt rum för möten och interaktion. En av gatornas mest grundläggande funktion är transport. Även gaturummets långsträckta och linjära form visar också den på en riktning, vilket kanske gör det svårare att uppfatta en gata som ett rum. Samtidigt finns andra mer naturliga mötesplatser i staden, exempelvis parker och torg. Till dessa stadsrum tror vi att människor kommer för att man har tid och för att man vill uppehålla sig, vilket ger att man därför är mer öppen för spontana interaktioner. På gator däremot är människor ofta i rörelse från A till B, med ett mål i sikte, ointresserade av att umgås med andra människor på vägen. De flesta har varken ett behov av (då man ofta är trött och stressad) eller möjlighet (då gatan sällan är lugn och tyst) att interagera med andra.

I vissa gaturum gestaltar man antagligen inte primärt för människan som gångtrafikanter utan snarare för att gynna framkomligheten för motorfordon. Man måste tänka på gator som platser där man både rör sig i gånghastighet och i högre hastigheter.

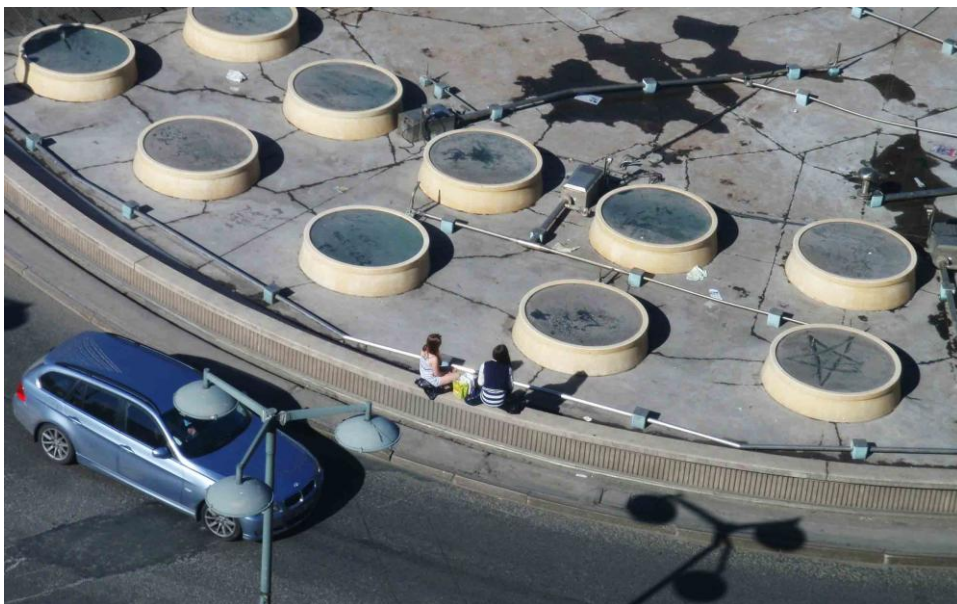
Gatan fungerar främst som ett rum mellan målpunkter, snarare än att vara en målpunkt i sig. Det som efterfrågas inryms ofta i byggnaderna, där till exempel kommers är i fokus i stadens centrum. Bevis för detta resonemang hittar vi bland annat i våra observationer av Sergelgatan, där många slog sig ner på bänkarna med ryggen mot stadslivet för att vila efter en lång shoppingdag. Detta gaturum anser vi är gestaltat på ett sätt som borde gynna vistelse och sociala aktiviteter, i form av dess bänkar, fasadliv och skala. Däremot användes till exempel bänkarna på gatan nästan enbart för nödvändiga aktiviteter och inte för interaktioner (Gehl 1996).

Samtidigt kan vi diskutera kring gatan som ett av de mest frekvent använda offentliga rummen i staden. De täcker ofta en väsentlig del av stadens yta och de flesta har, till skillnad från andra offentliga rum, en ”måste-funktion” av att fungera som transportstråk. Om människor använder gatan för nödvändiga aktiviteter (Gehl 1996) oavsett de yttre omständigheterna, menar vi att dessa stadsrum måste besitta en god social kvalitet för att gynna samhällets utveckling.

Gaturummen är ofta trånga med mycket liv och rörelse och i och med deras ofta knappa utrymme samt deras bestämda raka form, tror vi inte att människor ges en lika stor möjlighet att hitta uppehållsplatser där som i andra offentliga rum. Till skillnad från en park där det många gånger finns stort utrymme att hitta sin egen uppehållsplats måste man på en gata kanske bli tilldelad dessa vistelsezoner. Vi tycker därför att det är avgörande med god detaljgestaltning i gaturummen om dessa ska fungera som vistelserum. Utbredningen av stillastående aktivitet kan ofta användas som ett mått på stadens och stadsrummens kvalitet. Många fotgängare i staden är inte nödvändigtvis ett tecken på god stadskvalitet, utan kan snarare vara ett tecken på att det är långa avstånd mellan olika funktioner eller otillräckliga transitmöjligheter (Gehl 2010, s. 134).

### **Gestalta för möjligheter**

Något vi uppmärksammade under arbetet med observationerna var att en och samma utformning på en plats kan användas på helt olika sätt av människor, beroende på vilket humör de är på. Det tydligaste exemplet är hur människorna använde de vinklade bänkarna på Sergelgatan. De som var i en mindre social sinnesstämning ville inte delta i folklivet på gatan, utan satt med ryggen vänd mot de förbipasserande. Att möjliggöra olika former av samma uppehållsplats för olika människor men också för deras olika sinnesstämning kan vara något vi landskapsarkitekter borde ha i åtanke när vi gestaltar. Däremot finns det många svårigheter i att gestalta för olika sinnesstämning i och med att det kan vara problematiskt att utvärdera.



*Trots att det strider mot mycket i Gehls teorier och den allmänna uppfattningen hos landskapsarkitekter om vad en god vistelseplats är, betar sig långt ifrån alla på ett sätt som man förväntar sig. På bilden ett vistelsebeteende utan skydd i ryggen, i en bullerstörd och stressande miljö (Foto: författarna).*

Utformningen av den fysiska miljön kan inte avgöra kvaliteten, innehållet eller intensiteten hos de sociala aktiviteterna. Däremot kan man genom planering och gestaltning påverka människors närvaro, mötesmöjligheter och möjligheten för passiva kontakter att uppstå på en plats (Gehl 1996, s. 7-11). Detta sammanfattar många av våra tankar och vi vill framhäva att landskapsarkitekter borde, utan att tvinga på människor ett beteende, snarare möjliggöra så många som möjligt.

### **Avsaknad av detaljplanering och detaljgestaltning**

Något som vi själva upplevt under landskapsarkitektutbildningen vi läser på och som vi tror även gäller yrkesverksamma landskapsarkitekter, är att det är komplicerat att bedöma storleken på skalan på en plats. När vi började studera Sergelgatans ojämna gatuform, både med den kilformade sträckningen och de utskjutande husfasaderna längs kanterna, trodde vi att detta skulle öka vistelsemöjligheterna. Vi hade en tanke om att dessa ojämnheter skulle ge skydd, fysiskt såväl som mentalt, men det visade sig att dessa var något för storskaliga för att uppehållssituationer skulle gynnas. Det var istället nischer vid portuppgångar på till exempel Götgatan som var i rätt dimension för att gynna vistelse.

Sociotopkarteringen behandlar stadsplanering på ett övergripande plan men det krävs även detaljplanering för att platser ska fungera socialt och vi upplever att det saknas styrdokument för detta. Vi tror att övergripande planering och detaljplanering måste samverka och båda vara väl utförda för att en plats ska användas av invånare och besökare.

## Stockholms stad – Svårigheter i arbetet

Under arbetets gång erfarade vi hur svårt det var att få tag i dokument som Stockholms stad arbetar med som är knutna till sociala aspekter på gator inom planering och gestaltning. Vi bedömer att deras utbud är spretigt. I och med att så många olika fackförvaltningar och andra aktörer jobbar med planering och gestaltning finner vi dokumenten utspridda och svåråtkomliga. Då arbetsdokumenten är många och ofta ganska långa och oprecisa tror vi att de kan vara svåra att jobba utefter, även för en erfaren landskapsarkitekt. Vi drar slutsatsen att de dokument vi fick tag i tack vare kontakten med de yrkesverksamma är de viktigaste och de mest frekvent använda.

### Utvärdering av sociala aspekter i hårdgjorda rum – är det möjligt?

Vi bedömer att Stockholms stad inte har tillräckligt utförliga styrdokument som behandlar gestaltningens sociala aspekter, varken generellt i staden eller specifikt för hårdgjorda ytor. Mycket fokus läggs på friytor som parker och andra grönområden. *Sociotopkartorna* (SBK 2003b) har legat till grund för ett poängsystem som kallas *Grönytefaktor* (Stockholms stad 2010, s. 25) som Stockholms stad arbetar utifrån och i båda dessa styrdokument är sociala värden i stort sett bara knutna till grönska och aktiviteter som kan äga rum i grönområden (Stockholms stad 2010, s. 25). Vi ställer oss frågan varför det inte finns något utvärderingssystem för hur det sociala livet fungerar i de hårdgjorda offentliga stadsrummen, särskilt i gaturummen? Vi anser att det trots allt är där som en stor del av befolkningen rör sig och vistas dagligen och det borde finnas ett poängsystem för utvärdering av dessa motsvarande poängsystemet *Grönytefaktor* för grönytor.

För att lyckas skapa mer utförliga styrdokument för gestaltning av de offentliga stadsrummen, däribland gatorna, krävs mer utvärdering av vad som idag fungerar och inte fungerar. Spacescape är ett företag som kvalitetssäkrar stadsmiljö och stadsutveckling (Spacescape<sup>5</sup>) och som vi tycker visar bra exempel på hur man kan jobba.

## Slutsats och tankar om framtida utveckling

”A good city can be recognized by the many people not walking”  
(Gehl 2010, s. 134).

### Förändring av gatans primärfunktion

Vi upplever att människor idag inte har ett behov av att använda gaturummet för sociala aktiviteter eller som en mötesplats. Vi ställer oss frågan om man ska låta gatan vara ämnad för transport och ha funktion som mellanrum kantad av kommers – eller om man ska göra en insats för att ändra på användningen och få människor att söka sig till den offentliga gatan för att där uppehålla sig och möta andra människor? Vi menar inte att det är landskapsarkitektens uppgift att påtvinga människor ett visst beteende utan snarare att det finns tillfälle för oss att bidra med miljöer som möjliggör olika aktiviteter och beteenden.

---

<sup>5</sup> Spacescape, hemsida 1 juni 2011. Tillgänglig: [www.spacescape.se](http://www.spacescape.se) [2011-06-01].

Precis som Gehl (1996, ss. 7-11) skriver kan gestaltningen av den fysiska miljön inte exakt avgöra de sociala aktiviteterna, men planering och gestaltning kan däremot påverka hur många människor som kan vara på en plats, hur de kan mötas och interagera.

Analys och program är två av landskapsarkitektens främsta tillvägagångssätt under gestaltungsfasen av en plats. Dessa utarbetas alltid utifrån platsspecifika aspekter och förhållanden, och kan därför inte återanvändas genom att appliceras någon annanstans. Vi upplever att Stockholms stad ser möbleringen som ett sätt att skapa en enhetlig karaktär och tydlighet i staden. Dessa aspekter är förstås betydelsefulla, men vi ifrågasätter starkt applicerandet av en slags mall av möbleringszon på alla Stockholms gator. I varje enskilt fall avgör möbleringen av en plats kvaliteten på de sociala aspekterna. Enligt oss är det därför viktigt att *platsanpassa gestaltningen* – vilket landskapsarkitekter borde göra med alla typer av rum – om även gatan ska fungera som vistelserum.

Gator idag fungerar oftast som transportstråk och rum mellan målpunkter istället för att vara dragningspunkter i sig. I och med det bedömer vi att utformningen av staden endast sker på en övergripande nivå, där stadsplaneringen utgår från stora strukturer. Då vi anser att det är viktigt att ta tillvara på alla stadens offentliga rum efterfrågar vi en mer ingående gestaltning av gator. Detaljer intresserar människor och de gynnar i sin tur vistelse (Gehl 2010, s. 162). Med detta sagt förstår vi att en *detaljgestaltning* i gaturummen är nödvändig om dessa ska bli platser för interaktion och möten. Vi vill tro att dagens allt större gaturum kan räddas genom att man skapar mindre rum i dessa och genom att noga utforma detaljnivån. Trots att vi anser att detaljnivån är central för hur en plats används menar vi att man som landskapsarkitekt inte får stirra sig blind på detta utan måste relatera platsen till dess kontext. Götgatans dimensioner är till exempel inte riktigt anpassade för människorna som befolkade den, men i detta fall skulle det antagligen inte räcka med att skapa bättre förutsättningar bara där utan det krävs snarare en bättre omgivande stadsplanering få att få en jämnare fördelning av de förbipasserande.

Gator täcker en bestämd och ofta stor del av en stad och är samtidigt platser som *måste* användas av mycket folk till skillnad från många andra offentliga rum. Att stöta ihop med andra människor blir oundvikligt och vi menar att dessa stadsrum måste besitta goda sociala kvaliteter för att generera positiva möten som gynnar uppkomsten av tillit mellan människor och därmed även samhällets utveckling. I framtiden hoppas vi se gatan som en självklar plats att mötas, slå sig ner och samtala på.

### **Förslag på fortsatt arbete inom ämnet**

Det brister i kunskapen om platser sociala kvaliteter och framförallt hur gator kan bidra med mötesplatser för människan. Avsaknad av kunskap och de samtida planeringsproblemen är intressanta ämnen värda att uppmärksamma och framförallt att forska vidare om.

Vi ställer oss kritiska till hur Stockholms stad hanterar frågan om sociala aspekter, särskilt på gator och ifrågasätter om och hur styrdokumentet som finns används?

Frågan är varför sociotopkartorna används så pass mycket vid exempelvis klassificering av parker och grönområden men inte behandlar hårdgjorda ytor lika täckande?



# Referenslista

## Litteratur

- Boverket (2010). *Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt*. Tillgänglig: <http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2010/Socialt%20H%C3%A5llbar%20Stadsutveckling.pdf> [2011-05-13]
- Carmona, Matthew, Tiesdell, Steve, Heath, Tim & Oc, Taner. (2010). *Public Places Urban Spaces. The dimensions of urban design*. 2. uppl. Kindlington: Elsevier.
- Gatu- och fastighetskontoret, Stockholms stad (2000). *Stenstadens gatumiljö*. Tillgänglig: [foretag.stockholm.se/PageFiles/192590/Stenstadens\\_gatumiljo.pdf](http://foretag.stockholm.se/PageFiles/192590/Stenstadens_gatumiljo.pdf) [2011-04-19]
- Gehl, Jan (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press.
- Gehl, Jan (1996). *Livet mellem husene; udeaktiviteter og udemiljøer*. Köpenhamn: Arkitektens Forlag.
- Jacobs, Jane (2004). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos.
- Johansson, Rolf, (2000). Ett bra fall är ett steg framåt. Om fallstudier, historiska studier och historiska fallstudier. *Nordisk Arkitekturforskning*, uppl. 13, nr. 1-2, ss. 67-68. Tillgänglig: [http://www.arkitekturforskning.net/Tidsskrift/2000/2000\\_1\\_2/Johansson.pdf](http://www.arkitekturforskning.net/Tidsskrift/2000/2000_1_2/Johansson.pdf) [2011-06-01]
- Patton, Michael Quinn (1990). *Qualitative evaluation and research methods*. 2. uppl. Newbury Park, California: Sage.
- Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms stad (2008). *Rapport 14:2008 Socialt kapital i regional utvecklingsplanering*. Tillgänglig: [http://www.regionplanekontoret.sll.se/Global/Dokument/publ/2008/2008-14\\_r\\_socialt\\_kapital.pdf](http://www.regionplanekontoret.sll.se/Global/Dokument/publ/2008/2008-14_r_socialt_kapital.pdf) [2011-04-19]
- Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms stad (2008). *Rapport 14:2008 Socialt kapital i regional utvecklingsplanering*. Tillgänglig: [http://www.regionplanekontoret.sll.se/Global/Dokument/publ/2008/2008-14\\_r\\_socialt\\_kapital.pdf](http://www.regionplanekontoret.sll.se/Global/Dokument/publ/2008/2008-14_r_socialt_kapital.pdf) [2011-04-19]. Citerar Oldenburg, Ray, *The Great Good Place*. (New York: Marlowe & Company, 1990).

Regionplane- och trafikkontoret, Stockholms stad (2008). *Rapport 14:2008 Socialt kapital i regional utvecklingsplanering*. Tillgänglig: [http://www.regionplanekontoret.sll.se/Global/Dokument/publ/2008/2008-14\\_r\\_socialt\\_kapital.pdf](http://www.regionplanekontoret.sll.se/Global/Dokument/publ/2008/2008-14_r_socialt_kapital.pdf) [2011-04-19]. Citerar Världskommissionen för miljö och utveckling, *Vår gemensamma framtid*. (Stockholm: Prisma, 1987).

Spacescape (2011). *Slussen Fördjupnings-PM Stadsliv*. Tillgänglig: <https://exchange2.ad.slu.se/owa/redir.aspx?C=f247a9db10ac4aa38ed92879866acf99&URL=http%3a%2f%2fwww.stockholm.se%2fGlobal%2fOm%2520Stockholms%2520stad%2fStadens%2520historia%2ftest%2fformalia%2fStadsliv-komp.pdf> [2011-08-22]

Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad (2010). *Promenadstaden. Översiktsplan för Stockholm*. Tillgänglig: [http://www.stockholm.se/PageFiles/183289/52638\\_Slutrapport\\_lowNY.pdf](http://www.stockholm.se/PageFiles/183289/52638_Slutrapport_lowNY.pdf) [2011-05-31]

Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad (2003a). *Sociotophandboken. Planering av det offentliga uterummet med Stockholmarna och sociotopkartan*. Tillgänglig: <http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Stadsplanering/Gronstrukturplanering/Sociotopkarta/> [2011-04-22]

Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad (2003b). *Sociotopkarta*. Tillgänglig: <http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Stadsplanering/Gronstrukturplanering/Sociotopkarta/Sociotopkartor/> [2011-06-01]

Stockholms stad (2010). *Grönytefaktor för Norra Djurgårdsstaden*. Tillgänglig: <http://www.stockholm.se/PageFiles/64797/Gr%C3%B6nytefaktor.pdf> [2011-06-01]

Stockholms stad (u.å.). *Kvalitetsprogram för gestaltning av Sickla Kaj*. Tillgänglig: [http://www.stockholm.se/PageFiles/65761/SICKLA\\_KAJkvalitet.pdf](http://www.stockholm.se/PageFiles/65761/SICKLA_KAJkvalitet.pdf) [2011-05-25]

Stockholmskällan, Stockholms stad (u.å.). *Götgatans fastigheter*. Tillgänglig: [http://www.stockholmskallan.se/php/fupload/SMF/SD/SSMB\\_0004715\\_15.pdf](http://www.stockholmskallan.se/php/fupload/SMF/SD/SSMB_0004715_15.pdf) [2011-04-22]

Stockholmskällan, Stockholms stad (2001). *Stockholms arkitekter*. Tillgänglig: <http://www.stockholmskallan.se/kallor/byggnader/stockholmsarkitekter/3Mars.pdf> [2011-06-01]

## Foton

Framsidas samtliga foton är tagna av författarna.